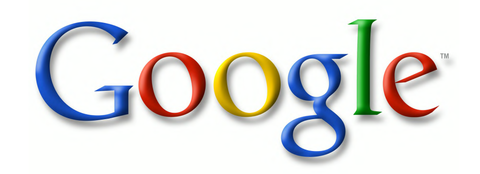
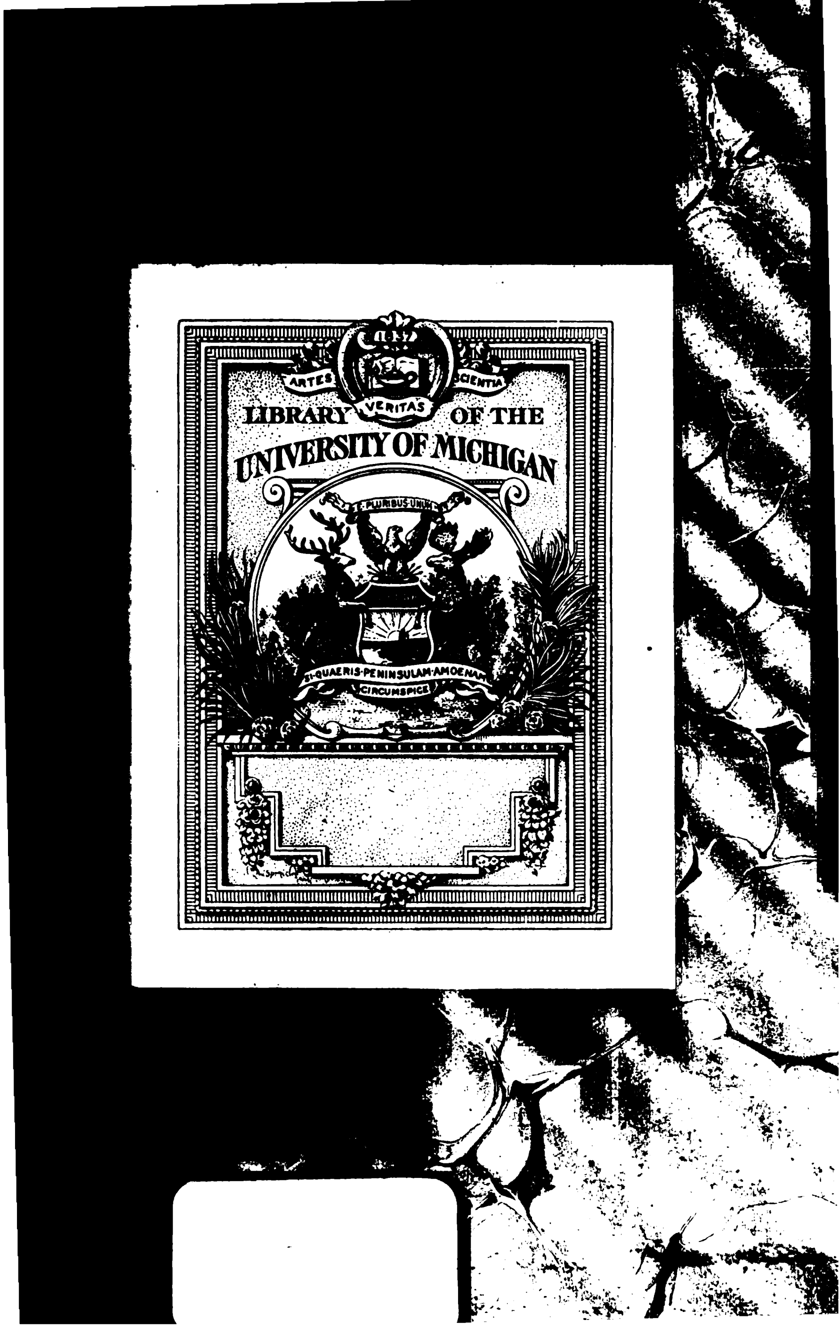



ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
E PLURIBUS UNUM
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE



NOTRE

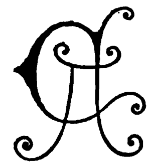
MARINE MARCHANDE

PAR

CHARLES ROUX

Ancien Député

Ouvrage couronné par l'Académie des Sciences morales et politiques



Librairie Armand Colin

Paris, 5, rue de Mézières

NOTRE

MARINE MARCHANDE

Coulommiers. — Imp. Paul BRODARD. — 762-98.

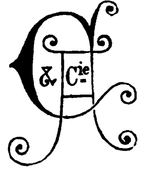
NOTRE

MARINE MARCHANDE

PAR

J. CHARLES-ROUX

ANCIEN DÉPUTÉ



PARIS

ARMAND COLIN ET Cie, ÉDITEURS

5, RUE DE MÉZIÈRES, 5

1898

Paris, le 15 août 1898.

A Monsieur Jules Lemaître

DE L'ACADÉMIE FRANÇAISE.

Mon cher Maître,

Permettez-moi de vous dédier ce livre, qui n'a rien de littéraire, et veuillez ne pas vous étonner de cet hommage.

Si la littérature n'était pas venue à notre aide, si, dans vos « Opinions à répandre », dans vos conférences, vous n'aviez pas reproché à notre jeunesse d'avoir un goût trop prononcé pour le fonctionnarisme et l'administration, de ne pas faire preuve d'assez d'initiative individuelle et d'esprit d'entreprise, nous aurions eu beau répéter à satiété ces vérités, même du haut de la tribune du Parlement; nous ne serions pas arrivés à secouer l'opinion publique, à l'impressionner, comme vous l'avez fait par votre intervention.

C'est un très grand service que vous nous avez rendu, et je vous en exprime modestement ma reconnaissance en vous faisant hommage de cette étude sur

la marine marchande, la première de nos industries nationales, celle qui exige le plus d'initiative, de courage, de savoir technique et commercial.

Toutefois, votre patriotique entreprise n'est pas achevée. Il serait même dangereux, à mon avis, de trop se réjouir des résultats obtenus et de les considérer comme définitivement acquis. Les initiatives que vous avez suscitées, les courages que vous avez stimulés ne risquent-ils pas de se heurter contre les prescriptions surannées de nos lois et contre l'état d'âme qui domine encore dans le Parlement? — Vous avez converti le pays, mon cher Maître; ce sont ses représentants qu'il s'agit de conquérir à présent.

Il est urgent que nos législateurs consentent à abaisser les barrières qui se dressent devant les jeunes Français désireux de s'établir à l'étranger ou dans nos colonies. Il faut également que l'on renonce dans les Chambres à considérer indistinctement, sinon comme des coquins, tout au moins comme des suspects et des parias, les honnêtes citoyens qui, en s'occupant de commerce, contribuent à la richesse et à la grandeur de la nation.

Puisque nul de nous ne peut se mettre au-dessus des lois, il faut qu'elles soient en harmonie avec nos besoins nouveaux et que ceux qui les font soient pénétrés de l'efficacité des doctrines que vous propagez. En l'état, je vous avoue que nous autres, commerçants, qui sommes des gens simples, nous n'y voyons pas clair et demeurons perplexes.

La nouvelle tâche que je voudrais vous voir entre-

prendre est rude, ingrate même. Je le sais par expérience, car la Chambre est restée jusqu'à présent sourde à nos supplications :

On a beau la prier,
La cruelle qu'elle est se bouche les oreilles
Et nous laisse crier.

Mais, si rapide et décisif a été le succès de votre premier apostolat, que je n'hésite pas à escompter pour vous un nouveau triomphe.

Croyez-moi votre bien dévoué,

J. CHARLES-ROUX.

Thoune, le 21 août 1898.

A Monsieur J. Charles-Roux

ANCIEN DÉPUTÉ.

Cher monsieur,

Votre lettre et votre dédicace m'arrivent ici après d'assez longs détours.

Cette dédicace d'une étude sur notre marine marchande m'honore infiniment et me surprend un peu. J'en suis d'autant plus touché que je l'attendais moins.

Je n'ai pas besoin de vous dire que bien des choses dans votre livre sont hors de ma compétence. Mais j'en ai aimé l'excellente méthode, la clarté d'exposition et, par-dessus tout, le généreux esprit.

Oui, il faudrait maintenant convertir à cet esprit, à ces idées, les représentants du pays. Vous pensez bien que je ne me flatte pas d'y réussir à moi tout seul. Mais, puisque beaucoup d'honnêtes gens ont paru s'intéresser et s'associer à l'effort de ma bonne volonté, vous pouvez être sûr que je continuerai, selon mes moyens, à répandre des opinions qui, si elles devenaient la foi et la règle de la majorité des Français, sauveraient notre patrie de la déchéance dont elle est menacée.

Veuillez agréer, cher monsieur, avec mes félicitations et mes remercîments, l'assurance de mes sentiments bien dévoués.

JULES LEMAITRE.

AVANT-PROPOS

Deux fois, à la fin de la précédente législature, nous avons été chargé par la Commission du budget de la Chambre des Députés du rapport sur le Ministère du Commerce. Nous avons profité de cette circonstance pour signaler au Parlement la déplorable situation de notre marine marchande. Les passages de nos rapports, que nous avions consacrés à ce sujet, ont été relevés par la presse et nous ont valu des lettres encourageantes de quelques hautes personnalités et de correspondants nombreux.

Depuis, nous avons poursuivi et nous venons de coordonner nos études sur la crise de la marine marchande en France et sur les remèdes qu'elle comporte. Notre intention, d'ailleurs, n'a jamais été d'écrire sur cette matière un véritable traité. Nous nous sommes borné à exposer les

maux les plus graves dont souffre notre commerce maritime et à indiquer les principales réformes dont il convient d'assurer la réalisation.

Par-dessus tout, nous avons cherché à faire œuvre claire et impartiale. Dans ce dernier but, nous n'avons pas hésité à citer des opinions qui ne sont pas les nôtres. Nous avons voulu éviter jusqu'au soupçon de nous être laissé aller à l'ardeur de nos convictions, que le temps ne cesse cependant d'affermir. D'autre part, afin d'intéresser le plus grand nombre possible de Français au sort d'une industrie capitale pour notre pays, nous avons tenu à demeurer simple, nous nous sommes gardé de tout développement trop technique, de tout abus de chiffres et de statistiques.

Enfin, en préparant ce livre, nous nous sommes proposé de nous associer, dans la mesure de nos moyens, au grand mouvement de renaissance coloniale et commerciale provoqué par MM. Jules Lemaître, Melchior de Vogüé, Lavisse, Demolins, Gaston Deschamps, Albert Petit, Hugues Le Roux, Chailley-Bert, Max Leclerc, Henri Pensa, Georges Blondel, Maurice Schwob, Grosclaude, etc., par toute une pléiade d'écrivains distingués, sans parler des éminents professeurs qui ont fait de cette évolution nécessaire le thème de leurs discours de distributions de prix dans nos lycées et

collèges. Nous avons pensé que le moment était venu de fournir, par la publication d'ouvrages spéciaux et appropriés, un aliment aux curiosités éveillées par cette croisade, un objet de méditation, voire un champ d'action aux préoccupations et aux bons vouloirs qu'elle a déjà fait naître.

Si nous avons pu satisfaire à un désir nouveau de la part du public, de s'initier à des choses généralement ignorées, quoique très actuelles; si nous avons pu faire que l'émotion qui commence à se manifester se transforme en des vues réellement pratiques, ou mieux, dans un effort vraiment utile, nous n'aurons pas failli à notre tâche et nous deviendrons excusable de l'avoir entreprise.

NOTRE

MARINE MARCHANDE

CHAPITRE I

Importance du rôle joué autrefois par le commerce et l'armement français.

Une première question. — Le commerce maritime et l'armement français ont-ils toujours été à la hauteur de leur tâche? Peuvent-ils l'être encore et à quelles conditions?

Intérêt que présentent les recherches et les études sur la vie et les institutions commerciales d'autrefois. — Ouvrages de ce genre sur Marseille. — Un notaire marseillais.

A cette époque le commerce se suffit à lui-même. — Il sent la nécessité de coordonner ses efforts. — La première de nos Chambres de commerce. — Conditions dans lesquelles elle fut fondée. — Son rôle. — Protection de la marine marchande contre les pirates. — Démêlés avec le pouvoir central. — Le droit de *cottimo*. — Présents et cadeaux. — C'est la Chambre qui délivre les autorisations d'établissement dans les Echelles du Levant. — Elle arme des frégates. — Audace et indépendance des capitaines marchands. — Grandeur de l'œuvre accomplie par le commerce dans la Méditerranée. — Le bastion de France.

Part que le commerce français avait su se réserver dans le reste du monde. — Obstacles qu'il rencontre. — Ango. — Mauvais vouloir du pouvoir royal. — La vraie doctrine. — La lutte dans la Guinée, le Brésil, le Sénégal.

Le système de Richelieu. — Ce qu'en pensaient les Rouennais

et les Marseillais. — Colbert s'appuie sur le commerce. — Il lui doit ses succès. — Décadence de notre commerce colonial. — Patriotisme des armateurs français.

Il est hors de doute, ainsi que nous le prouverons plus loin en examinant son état actuel, que notre marine marchande est en pleine décadence. Est-ce la conséquence d'une loi fatale? Cette situation ne tient-elle pas à des causes sociales autant qu'économiques? Voilà la première question que l'on est tenté de se poser.

Certes, ce point de vue vaut d'être étudié; et, tout d'abord, nous devons nous demander si le commerce et l'armement français se sont toujours montrés à la hauteur de leur tâche; s'il existe dans notre race les qualités d'initiative, de persévérance et d'énergie qui sont les éléments essentiels de la grande navigation et du haut négoce. Notre réponse, appuyée sur un court exposé historique, forcément incomplet et où nous avons seulement groupé les faits qui nous ont semblé les plus topiques, — notre réponse sera nettement affirmative. Nous nous proposons même de démontrer que notre commerce maritime a été prospère, puissant, plein d'audace et de ressources, et cela malgré des obstacles de toutes sortes, tant qu'il a joui de la liberté. Son déclin a commencé par la lutte avec l'autorité royale, le pouvoir central, qui peu à peu ont éteint la fougue première et tari la sève généreuse et surabondante. Sans doute, notre marine a connu de beaux jours sous Colbert et plus tard encore. Mais, enserrée par une législation et une réglementation de plus en plus complexes, elle a rarement trouvé dans les avantages

qui lui étaient consentis la compensation suffisante des charges dont elle est accablée. De là vient tout le mal.

Loin de nous la pensée de prétendre qu'il soit fait table rase de notre code naval. C'est un régime traditionnel que nous devons respecter. Mais le devoir s'impose à nous de l'améliorer, de le mettre en harmonie avec les conditions nouvelles du commerce et de la navigation maritimes, et de veiller à ce que certaines lois ne privent pas l'armateur de l'outil, de l'équipage qui lui sont nécessaires pour remplir son rôle avec chance de bénéfice et de succès. Enfin, puisque ni le passé, ni les pratiques des pays voisins ou concurrents ne nous permettent d'abroger l'œuvre artificielle de la loi, nous devons faire en sorte que celle-ci restitue au commerce maritime toute la liberté dont il peut jouir encore et tienne la balance égale entre les divers groupes d'intérêts qui concourent à son organisation et à l'accomplissement de son œuvre.

Pour donner plus de précision et de valeur à l'exposé, qu'il nous semble intéressant de faire ici, des phases et transformations diverses traversées par notre commerce maritime, nous croyons préférable d'insister sur certains faits et considérations, particulièrement caractéristiques. Pour spéciales qu'elles soient à l'un de nos ports, et au plus grand, elles n'en ont pas moins une portée générale et sont de nature, suivant nous, à constituer le plus utile des enseignements.

D'ailleurs, l'histoire du commerce de Marseille a été

étudiée avec le plus grand soin par des hommes distingués dont les ouvrages méritent d'être signalés et connus.

M. Paul Masson, docteur ès lettres, dans son *Histoire du commerce français au* XVII[e] *siècle*, a complété, avec une grande finesse de jugement, le sujet qu'avaient traité pour une période antérieure Depping et Heyd [1].

De son côté, M. Octave Teissier, ancien archiviste municipal, a dressé l'*inventaire des archives historiques de la Chambre de Commerce de Marseille* [2]. Il en a condensé et commenté les éléments essentiels dans un volume [3] auquel nous n'avons pu mieux faire que d'emprunter plusieurs des passages qui vont suivre.

M. Louis Blancard, archiviste des Bouches-du-Rhône, a également publié, en 1884, des *Documents inédits sur le commerce de Marseille au moyen âge*. Ce livre est très curieux. Une seule citation permettra de juger de quelle lumière ces enquêtes rétrospectives éclairent l'existence commerciale d'autrefois.

C'étaient les notaires qui passaient alors les contrats maritimes. Voici le portrait de Giraud Amalric, notaire marseillais en l'an de grâce 1248.

« Giraud Amalric avait pignon sur rue, puisqu'une rue portait son nom, mais ce n'était pas chez lui qu'il instrumentait. C'était sur la place publique, à côté

1. *Histoire du commerce français dans le Levant au* XVII[e] *siècle*, par Paul Masson, docteur ès lettres; Paris, Hachette et C[ie], 1897.

2. *Inventaire des archives historiques de la Chambre de commerce de Marseille*, par Octave Teissier, 2 vol.; Marseille, Barbatier Feissat père et fils, 1878 et 1882.

3. *La Chambre de commerce de Marseille*, par Octave Teissier; Marseille, Barlatier-Barthelet, 1892.

des tables des changeurs, *juxta tabulas campsorum.* Là, s'ouvrait son bureau, dans une boutique ou une baraque dont les ais de fermeture se relevaient sans doute en auvent pour abriter au besoin la clientèle; tout de l'échoppe de l'écrivain public de nos jours, rien de l'étude du notaire actuel. Une table ronde, *discus*, ou un tablier, *tabularium*, fixé à l'intérieur de la baraque et qu'on relevait pour écrire, supportait le registre. L'encrier détaché de la ceinture, les plumes taillées en petite ronde et l'accessoire, douillettement vêtu en homme qui a l'habitude du confort, bien assis sur la chaise de bois, l'œil au guet, l'oreille au vent, la main gauche libre pour le geste ou l'appui, la droite aux armes, tel apparaissait le notaire. Quand il le fallait, il était là dès l'aurore, et il le fallait pour un notaire de commerce, au moment où commence notre registre, à la fin de l'année 1247. L'année nouvelle s'ouvre le 25 mars et avec elle le printemps, c'est-à-dire la saison où les navires sont en partance, où l'on se prépare aux foires. Les clients se pressaient autour du scribe. Les uns partaient pour Acre sur le *Saint-Esprit* de Raimond Suffren; les autres pour Messine sur le *Saint-Gilles* de Bernard-Rostan; ceux-ci pour Ceuta, sur la *Bonne-Aventure* d'Armand Gase; ceux-là pour Naples, sur le *Saint-Nicolas* ou le *Saint-Antoine.* Tous ces navires voulaient mettre à la voile sans retard, de suite après l'équinoxe, le 1er avril s'ils pouvaient. Et alors on se hâtait.

« Le 14 mars, Giraud Amalric rédigea trois contrats de commande pour le *Saint-Esprit*; ce nombre fut en augmentant jusqu'à la fin du mois. Il y eut quelque arrêt un dimanche et le 25 mars, premier jour de la

nouvelle année de 1248; mais les autres journées n'en furent que mieux remplies. Le 30 mars, il y eut sept inscriptions; le lendemain, veille du départ du *Saint-Esprit*, il y en eut encore dix-sept. En même temps, il fallait satisfaire les marchands du *Saint-Gilles*; quoique la date de partance fût moins sûre et voisine, on espérait une mise en route dès les premiers jours d'avril; aussi, le 30 mars la clientèle de ce bateau se pressait-elle autant que celle du *Saint-Esprit* sous l'auvent du notaire. Ce jour-là, Giraud Amalric eut à faire cinquante-sept actes et je pourrais dire cinquante-huit, car il alla à domicile recueillir les dispositions de Pierre de Saint-Paul qui tenait à faire son testament avant de partir pour la Syrie : *volens in viago Surie*. Cette journée, durant laquelle Giraud Amalric enregistra un chiffre d'affaires d'une valeur relative de plusieurs centaines de mille francs en marchandises de toutes sortes, lui rapporta, en honoraires, un peu moins de trente sous : je veux dire — car il faut s'entendre d'abord sur la valeur intrinsèque du sou — 25 francs environ de notre monnaie. Le successeur de Giraud Amalric qui me lira, s'estimera heureux de n'avoir pas vécu à une époque où la plus grande somme de bénéfices d'une journée n'atteignait pas ce que représente d'intérêts quotidiens le prix de sa charge. »

Au début, le commerce sut se suffire à lui-même. L'intrusion et la tutelle du pouvoir central ne l'avaient pas encore privé de l'esprit d'initiative et du sentiment des responsabilités, condition principale de sa force d'expansion et garantie indispen-

sable de la bonne gestion de ses intérêts propres.

Mais l'expérience devait bientôt apprendre à nos hardis négociants que l'individualisme absolu n'est pas le dernier terme du progrès. Les efforts combinés et mûrement délibérés produisent d'autres résultats que des tentatives isolées, si habiles et audacieuses qu'elles puissent être. Ils sentirent la nécessité de se grouper et créèrent du même coup l'organe qui convenait le mieux au but qu'ils poursuivaient.

C'est ainsi que prit naissance la première et de beaucoup la plus ancienne de nos Chambres de commerce. Elle en demeure comme le type, et il est d'autant plus intéressant d'en connaître les origines et le développement historique qu'elle fut appelée par la qualité et l'autorité de ses membres, par l'importance croissante du port de Marseille et par les circonstances tant économiques que politiques, à exercer une influence considérable, prépondérante même, sur les destinées du commerce français dans la Méditerranée.

La Chambre de commerce de Marseille fut fondée en 1599, à une époque où sévissaient la guerre civile, la piraterie et la peste.

Honoré de Montalieu, premier consul, assembla le Conseil et lui communiqua les plaintes qu'il avait reçues sur l'état du commerce : « Il m'a été remonstré, dit-il, de la part des négociants, que cette ville soulait estre l'une des plus florissantes du royaume et principalement par le moyen du négoce et traffique de toutes nations, qui y abordaient ordinairement en très grand nombre, et que, à présent, on voit ledit négoce et commerce discontinué et réduit, presque au totale ruyné. »

Après mûre délibération, le Conseil vota, sur la proposition du même consul, la création d'une commission spéciale : « Seront d'ores en là esleus, commis et députés, annuellement quatre des négociants de la ville, apparents, dignes, suffisants et solvables, qui seront nommés par messieurs les consuls en l'assemblée et avec l'advis d'un bon nombre des plus notables et principaux marchands et négociants de la ville pour et afin de surveiller et prendre garde particulièrement aux affaires qui pourront concerner le négoce, traffique, tant pour le faire remettre en son premier état et splendeur, que pour le maintenir, deffendre et garder de toutes avanies, reprèsailles, concessions, sallagement, impositions indues et autres abus. »

A titre de voies et moyens, le Conseil ouvre aux députés du commerce un crédit annuel de 1 200 écus, qu'ils se procureront en imposant, avec la permission du roi, les marchandises « à raison de tant par balle, selon la valeur et qualités des robes (marchandises) ou bien autrement, comme par lesdits députés sera advisé ».

Tel est le point de départ de l'institution. Elle a subi depuis cette époque plusieurs transformations ; mais son esprit est resté le même et c'est son œuvre qu'il importe avant tout de connaître.

La protection de la marine marchande contre les prises et pirateries devait être l'objet de sa constante sollicitude. Voici en quels termes la Chambre en délibérait le 20 novembre 1652.

Antoine d'Albertas, député du commerce, prenant la parole, fit connaître à l'assemblée que les principaux négociants de Marseille lui avaient exposé qu'ils

attendaient une quantité considérable de marchandises et, notamment, le produit de la récolte de soie de Seyde et des autres échelles du Levant et que les barques sur lesquelles ces marchandises avaient été chargées étaient en péril, ne pouvant aborder sur les côtes de Provence à cause des courses constantes des corsaires mayorquins. L'assemblée accueillit favorablement cette proposition et donna mission aux députés du commerce de traiter avec un capitaine nommé Bégue, qui s'engagea moyennant 4000 livres par mois à armer une galère royale et à la mettre à la disposition de la Chambre dans un très bref délai. L'affaire fut conclue sans retard et la convention signée le 11 décembre 1652.

Sur la recommandation du roi, le 28 février 1654, la Chambre de commerce traite encore avec M. de Vauvré, pour la location de la galère royale *La Reine*, qui gardera les côtes de Provence.

Dans le même but, pour mettre le commerce à l'abri du brigandage et de la piraterie, elle ne se contentait pas de traiter avec les capitaines des galères, elle distribuait encore des gratifications aux capitaines marseillais qui défendaient les marchandises à eux confiées, ou donnait des secours à leurs veuves.

Mais le temps devait venir où le pouvoir royal, au lieu de prier les consuls et les députés de faire bon accueil à ses protégés, aurait la prétention de les lui imposer et chercherait à empiéter sur l'indépendance et l'initiative des armateurs. Les annales de la Chambre nous font assister aux premiers essais de centralisation. Colbert et ses successeurs, animés des meilleures intentions, voudront protéger le commerce;

ils se feront rendre compte de ses besoins; ils donneront des conseils, puis des ordres et auront la prétention de diriger de Paris des affaires qui ne sont bien traitées que sur place. Les députés du commerce luttèrent avec énergie et persévérance et restèrent d'autant plus forts, même vis-à-vis du pouvoir royal, qu'ils avaient pris à leur charge les dépenses des Échelles. Ils payaient les traitements des ambassadeurs et des consuls. Ils faisaient les frais de tous les cadeaux que les autorités musulmanes exigeaient pour permettre et faciliter les transactions commerciales.

Colbert, par un édit de 1669, consacra la franchise du port de Marseille. Certains droits furent, il est vrai, rétablis, tel le droit de *cottimo* perçu sur tous les navires français et étrangers faisant le commerce du Levant, à leur entrée, soit à Marseille, soit dans les Échelles. Ce droit, perçu par la Chambre jusqu'à la Révolution, devait servir de gage à un emprunt destiné à payer les dettes de la Nation du Levant et à acquitter notamment la pension annuelle de 16000 livres que touchait l'ambassadeur à Constantinople.

En 1681, la Chambre offre de contribuer pour une forte somme aux frais d'armement d'une escadre destinée à combattre les corsaires de Tripoli. Elle intervient encore dans les conflits internationaux et s'efforce d'éviter la rupture avec les Algériens qui aboutit au premier bombardement d'Alger par Duquesne.

Autres soins : il lui faut s'assurer le concours bienveillant du commis du ministre du commerce. Nous relevons dans la délibération du 6 avril 1684 que

c'était la coutume de faire un présent d'environ 30 pistoles à la personne qui était employée, sous Mgr le marquis de Seignelay, aux affaires du commerce, en considération de ses bons offices que le commerce peut recevoir de cette personne; qu'on en a usé de cette manière par le passé à l'égard de M. de Bélinyani, et comme depuis quelques mois M. Morel a été établi à la place du Sr Bélinyani, il serait nécessaire de délibérer si l'on ne doit pas continuer la même chose.

Sur quoi, la Chambre a unanimement délibéré de chercher quelques nippes propres pour un présent de la valeur d'environ 30 pistoles et de les lui envoyer à Paris.

Vers la fin de la même année, le 16 novembre, la Chambre vota un nouveau présent pour M. Morel d'environ 20 louis d'or et en marge du procès-verbal de cette séance, le secrétaire a inscrit le détail du présent, ainsi qu'il suit :

« Ledit présent s'est élevé à 224 livres, et consiste en une vane boutiffe piquée, deux jupes piquées, une toilette piquée, deux trousses, deux pelotes, deux grands carreaux, quatre petits carreaux, le tout mis dans une caisse couverte d'une toile grossière, adressée à M. de Gumery, agent de commerce à Paris. »

Même générosité pour s'assurer les bonnes grâces du Directeur général du commerce. Le Sr Anune, député, et Thomas Estienne, auraient remontré qu'il serait à propos de donner quelques témoignages de gratitude et de reconnaissance à M. de Lagui, directeur général du commerce sous Mgr le marquis de Seignelay, pour tous les bons services qu'il rend au

commerce... et même pour en attirer en quelque manière la continuation dans toutes les affaires qui surviennent et auxquelles le commerce est intéressé.

Sur quoi, la Chambre délibérant, a résolu de faire un présent audit S[r] de Lagui, en toile piquée et autres choses de cette nature, de la valeur d'environ 50 louis d'or.

Ce sont là des détails, intéressants à coup sûr comme traits de mœurs, mais qui ne doivent pas faire perdre de vue le rôle plus élevé que jouaient les représentants du commerce.

Une ordonnance du 21 octobre 1685 décida que les Français ne pourraient se rendre dans le Levant et s'y établir qu'après y avoir été autorisés par la Chambre de commerce de Marseille. En exécution de cette ordonnance, les députés du commerce firent afficher l'avis suivant : « Les personnes qui voudront aller s'établir dans les Echelles du Levant sont averties de la part de Messieurs les échevins et députés du commerce de se présenter à l'avance aux bureaux de la Chambre du commerce qui se tiennent ordinairement le jeudi, pour y requérir l'acte de leur réception, aux termes de l'ordonnance du roi, du 21 octobre 1685, sans attendre l'extrémité du départ des voiles, sur lesquelles ils voudront s'embarquer. »

On ne pouvait mieux reconnaître et consacrer l'heureuse action qu'exerçait la Chambre sur notre commerce dans le Levant. Considérée comme responsable de nos nationaux, elle avait la faculté de choisir ceux dont elle était garante et qu'elle prenait en sa tutelle. Nous considérons une pareille prérogative comme le témoignage le plus éloquent de la haute

mission que les circonstances et la confiance méritée par ses membres avaient remise aux mains de la Chambre de commerce de Marseille.

Les conflits entre la France et le Dey d'Alger n'atteignent pas seulement Marseille dans ses intérêts ; elle doit encore contribuer aux frais de la guerre. Un arrêt du Conseil d'État, en date du 17 septembre 1697, prescrit à la Chambre de commerce de payer 3 000 livres à chaque armateur qui prendrait un vaisseau d'Alger armé en course, et 1 500 livres pour une barque armée en guerre.

Si les hostilités régulières sont intermittentes, constante est la lutte contre les pirates. La Chambre arme deux frégates et reçoit pour ce sujet des félicitations. « La résolution que vous avez prise, écrit le ministre, le 3 janvier 1703, d'armer deux frégates pour assurer votre commerce a été très agréable au roi, qui est persuadé qu'en les renvoyant dans le fond du Levant, où ces vaisseaux ne peuvent aller, les corsaires flessinguois qui se verront chassés de toutes parts et leurs croisières ordinaires occupées prendront le parti de sortir de la Méditerranée. »

Le 2 mars 1703, il est décidé que deux vaisseaux de guerre vont être affectés à la protection des navires marchands. Le commerce de Marseille paiera la moitié de la dépense, mais il aura la moitié des prises qui seront faites par les deux vaisseaux.

Les frégates du commerce et les deux vaisseaux escortent tous les navires marchands, mais ceux-ci, pressés d'arriver, s'en éloignent constamment, ce qui provoque, le 5 décembre, l'ordre suivant : « Sa

Majesté, informée que la plupart des capitaines de bâtiments qui composaient le dernier convoi qui a passé au Levant, sous l'escorte de la frégate *La Fortune* l'ont quittée à la sortie des Échelles pour le désir de revenir plus tôt que les autres et de profiter, en s'exposant au risque d'être pris par les ennemis, de l'utilité qu'ils peuvent trouver dans un prompt retour, ce qui cause un préjudice très considérable à l'État, au commerce, par la perte des bâtiments arrivés à quelques-uns et par la mévente des marchandises et rend inutile la dépense qui se fait pour les escorter; Sa Majesté fait défense à tous les capitaines de quitter l'escorte, sous peine d'être mis en prison pendant trois mois et d'une amende de 400 livres ».

On ne saurait prétendre que ces négociants et ces capitaines étaient gens routiniers et timorés. On ne peut qu'admirer leur entente des affaires, leur audace et constater le peu de souci qu'ils prenaient de l'appui royal et des secours militaires qu'on imposait au commerce, à prix d'or, bien entendu.

La sollicitude des ministres pour les intérêts dont ils prétendaient assumer la charge n'était pas d'ailleurs du meilleur aloi. Elle revêtait parfois des formes singulières : « Sa Majesté, est-il écrit dans une dépêche ministérielle adressée à la Chambre, étant informée qu'on aura un pressant besoin pour son service des bâtiments qui se trouvent dans les ports de Provence et de tous les matelots et mariniers qui peuvent servir à en former les équipages, elle a ordonné que les ports de Provence et de Languedoc soient fermés pour les bateaux de pêche pendant les mois de février et de mars prochain ».

Cette suspension ayant pris fin, survient un ordre du roi qui interdit aux capitaines de quitter le port de Marseille sans escorte : « Comme c'est au roi, dit le ministre, à empêcher que ses sujets exposent leurs fortunes trop légèrement, Sa Majesté veut que vous reteniez tous les bâtiments qui se destinent pour le Levant et pour l'Archipel, jusqu'à ce qu'Elle puisse leur donner une escorte qui les garantisse de corsaires flessinguois ».

Vives protestations des négociants de Marseille. Ils représentaient, non sans raison, que les convois étaient onéreux au commerce parce qu'ils portaient dans les Échelles une abondance de marchandises qui en diminuait le prix, en même temps que celles du pays recevaient une augmentation considérable par la concurrence des acheteurs et que, dans les retours, la ville de Marseille se trouvait surchargée de marchandises.

Les archives de la Chambre de commerce de Marseille sont riches en correspondances sur ce point. La controverse se reproduit constamment, le ministre ne voyant d'autre moyen de combattre la piraterie que les escortes ou la suspension du commerce et la Chambre ne cessant de réclamer l'entière liberté. Si bien que le ministre scandalisé, finit par qualifier de « licence extraordinaire le caprice et la fantaisie avec lesquelles les capitaines marseillais se permettent de naviguer ». Cet honnête ministre, comme beaucoup de ses successeurs, ne comprend rien à un pareil amour de la liberté.

Enfin, la lettre que reçut la Chambre le 29 juin 1707, donne une idée de la place que le commerce marseil-

lais avait su prendre dans l'État. Du reste, cet honneur n'était pas sans charges : « Sur les avis que le roi a eus, que M. le duc de Savoie avait dessein d'attaquer la Provence en commençant par Toulon, j'ai mandé à M. de Montmort d'examiner avec MM. le comte de Grignan et de Forville, les mesures à prendre pour la défense de la ville de Marseille et de fournir de l'Arsenal toutes les munitions dont on aura besoin pour y contribuer, et en vous chargeant de la défense et des consommations. Il est nécessaire que vous envoyiez une tartane à Malte pour donner avis à M. le bailly de Tincour de la situation présente, afin qu'il charge M. le chevalier de Broglie de conduire au port Mahon, ou dans quelque port de Corse, où on puisse mouiller sûrement et sans crainte d'être insulté, les bâtiments qu'il escortera, et vous y ferez savoir à l'avance, ou sur la nouvelle de son arrivée, s'il peut aborder sans trop de dangers aux côtes de Provence. » Le 1er octobre 1757, la Chambre emprunte *quatre millions* pour les dépenses de la marine.

Ainsi, non seulement la Chambre de commerce de Marseille gère les intérêts du commerce du Levant, mais elle participe à de véritables dépenses de souveraineté : elle contribue à la rémunération des ambassadeurs et des consuls ; elle loue les galères du roi ou elle arme des frégates pour son propre compte ; elle supporte une part des frais de la guerre, quand celle-ci est déclarée ; elle paie les munitions. Les relations une fois reprises, c'est elle encore qui offre aux autorités musulmanes les cadeaux et présents d'usage ; elle rachète les esclaves enlevés par les pirates ; enfin elle perçoit pour subvenir à toutes ces charges un

droit qui lui est spécial et dont elle encaisse tout le produit.

Ces constatations prouvent surabondamment qu'aussi longtemps qu'on leur a laissé la liberté, le commerce et la marine se sont admirablement acquittés de leur tâche. Bien plus, ils n'ont reculé devant aucune autre œuvre, même de guerre et de paix, tant était grand le sentiment qu'ils avaient de leur rôle et de leurs destinées. C'est seulement quand vint la centralisation, lorsque se multiplièrent les interventions du pouvoir royal, que l'institution, si vivace, perdit de sa force et de son élasticité. En même temps, déclina l'influence prépondérante, le protectorat économique et politique que nous exercions dans les pays ottomans vis-à-vis des autres nations chrétiennes.

Car notre action n'était pas limitée aux Echelles du Levant, à Constantinople et à Alexandrie. Nous jouissions dans les États Barbaresques d'une situation analogue.

Dès le début de son existence, la Chambre eut notamment à régler une affaire des plus importantes qui suffira pour caractériser la nature des relations qu'elle entretenait avec la « Barbarie ».

Il s'agissait du Bastion de France qui, depuis sa création en 1651, n'avait pas cessé de donner lieu à des conflits avec les pachas de Tunis et de Bône et les deys d'Alger.

L'histoire de ce Bastion est ainsi racontée dans la *Correspondance des deys d'Alger avec la Cour de France* publiée par M. Eugène Plantet : « Le Bastion de France fut fondé, en 1651, par un négociant corse

établi à Marseille, Thomas de Lenche, associé à Carlin Didier. Ces derniers avaient obtenu du sultan Sélim II, moyennant certaines redevances, le droit d'exploitation des places, ports et havres situés sur la côte de Mers-el-Kharez ou la Calle, du Collo, du Cap Rose, de Bône et de quelques autres du Cap Roux et de la rivière de Leybas, avec la permission d'y élever des forts, batteries et établissements et la reconnaissance du privilège exclusif, qui nous appartenait alors, de la pêche du corail dans l'étendue de cette même côte. Thomas de Lenche fit de mauvaises affaires et dut céder sa charge de commandant du nouvel établissement à son parent le sieur de Moissac. L'établissement commercial commençait à prospérer, en 1604, lorsque les *taxes* de Bône vinrent le détruire de fond en comble. »

A la suite du traité du 19 septembre 1628, la reconstruction du Bastion fut autorisée par les Algériens. Trente ans après, le gouverneur abandonna le fort en enlevant quatre-vingts indigènes pour les vendre. La Chambre de Commerce de Marseille dut intervenir et racheter les Musulmans livrés aux galères. Elle réussit enfin à calmer le ressentiment du pacha d'Alger.

Mais les bonnes relations avec les États Barbaresques ne pouvaient être durables. La piraterie amenait des conflits et des ruptures continuelles. Puis, les hostilités devinrent permanentes. Marseille eut beaucoup à en souffrir. Mais elle devait présider à la revanche. Centre d'organisation et d'armement de l'escadre qui transporta nos troupes sur la terre d'Afrique, elle eut l'honneur de contribuer à la préparation de la conquête.

Quittons la Méditerranée sur les bords de laquelle nous nous sommes peut-être attardés, et, nous rendant compte de l'œuvre que les négociants français entreprenaient dans le reste du monde recherchons si, là tout au moins, ils ont justifié ces reproches d'inconstance et d'incapacité qu'il est de mode de ne pas leur ménager.

Sans entrer dans le détail des premières expéditions lointaines qui furent tentées par les Normands et les Bretons, sans discuter l'authenticité des relations de leurs voyages, nous pouvons considérer comme établi par des témoignages incontestables que Terre-Neuve et ses pêcheries étaient fréquentées par nos navigateurs et qu'il existait dès le règne de Louis XII des relations constantes entre les ports normands, Rouen et Dieppe, et le Brésil. Les sauvages, les perroquets et les singes provenant de ces régions, étaient déjà connus en France dès cette époque [1].

De ce côté encore, nous trouvons le commerce agissant seul à ses risques et périls, luttant contre des obstacles presque insurmontables. De droit des gens, il n'en est pas question. L'autorité pontificale, la seule que l'on reconnaisse entre nations, encourage et consacre les abus de la force, plutôt qu'elle ne les modère ou les réprime. C'est ainsi que les Espagnols et les Portugais obtiennent de Nicolas V et d'Alexandre IV des bulles leur conférant le privilège exclusif de la navigation et de l'occupation des terres d'Afrique, d'Amérique, et des Indes. C'était une attribution de souveraineté arbitraire, sans fondement, un peu ana-

1. H. Pigeonneau, *Histoire du commerce de la France*; Paris, Léopold Cerf.

logue peut-être à celle que les Anglais s'arrogent si volontiers de nos jours sur mainte partie du globe. Nos marins ne voulurent jamais reconnaître ces prétentions de leurs rivaux. Rien ne les arrêta. Ils pénétrèrent dans la zone interdite et s'y installèrent. Il leur fallait pour cela quelque courage. Tout navire rencontré par les Espagnols et les Portugais dans les parages qu'ils considéraient comme placés sous leur domination était traité avec la dernière rigueur et coulé bas; l'équipage était massacré. Massacrée également la population des comptoirs après pillage des marchandises, mise à sac des habitations, incendie et ruine des établissements. Et, pendant ce temps, la royauté française n'avait qu'un souci : les guerres d'Italie. Elle traitait les Normands en enfants perdus et n'intervenait que pour décliner la responsabilité de leurs entreprises.

Malgré tout, nous étions parvenus à contre-balancer au Brésil l'influence des Portugais; nous y avions des installations permanentes; nous leur disputions avec succès le trafic des côtes de Guinée. Nos pêcheries de Terre-Neuve étaient déjà prospères. Nous avions appris le chemin du Cap de Bonne-Espérance et la route des Indes; nous mettions le pied à Madagascar avant les Anglais.

Les intérêts de notre commerce n'avaient d'autres sauvegardes que celles qu'il savait se ménager lui-même. C'est ainsi qu'un grand négociant, digne émule de Jacques Cœur, Ango, vicomte de Dieppe qui possédait une flotte d'au moins vingt-cinq navires, put, grâce à sa puissance maritime, se défendre et même menacer les ennemis du pavillon français.

Victime des violences exercées par les Portugais pour faire triompher leurs prétentions abusives, Ango arracha au pouvoir royal des lettres de représailles l'autorisant à prélever par force sur les Portugais des prises équivalentes aux pertes qu'il avait subies. La cour du Portugal préféra traiter avec Ango plutôt que de s'exposer à l'exécution de ces lettres de marque.

Cependant la lutte ne cessa point. Rouennais, Dieppois, Rochelais, Marseillais s'obstinèrent, malgré les risques d'une guerre cruelle et ininterrompue, à ne rien abandonner de leurs intérêts. Ils ne pouvaient se résoudre à l'inaction. Les Portugais, de leur côté, ne nous ménageaient point. Ils chargèrent l'amiral Alphonse de Souza de ruiner nos établissements de la côte du Brésil. Le fort fondé dans la baie de Pernambuco par Saint-Blancard fut détruit et la garnison exterminée.

Aux réclamations pressantes du commerce et de la marine française, le roi François Ier, soucieux de ménager l'appui ou la neutralité du Portugal dans le conflit où il se trouvait alors engagé, répondit purement et simplement par l'interdiction pour tous navires affrétés à destination des terres dont le Portugal s'arrogeait la propriété, de quitter le port et de mettre à la voile pour ces parages. Rien n'y fit. La prohibition fut tournée, et en plus du risque de lutte avec les Portugais, les navigateurs français, les Rouennais et les Dieppois, s'exposèrent de gaieté de cœur à la confiscation, à l'amende et aux peines corporelles que comportait la transgression des ordres royaux.

Du reste, ces abus d'autorité n'étaient pas sans soulever de vives protestations. Saint-Blancard déclare

que la mer et les terres inoccupées sont accessibles pour tous. « Sa Majesté Sérénissime, disait-il, n'a pas plus de droit sur ces terres que n'en a le roi très chrétien : la mer est commune à tous : les îles qu'elle baigne sont ouvertes à tous ceux qui y peuvent aborder et il doit être permis, non seulement aux Français, mais à toutes les nations de les fréquenter et de trafiquer avec leurs habitants. »

« Bien que les Portugais soient le plus petit peuple du globe, écrit un autre contemporain, il ne lui semble pas assez grand pour satisfaire sa cupidité; je pense qu'ils doivent avoir bu de la pourpière du cœur d'Alexandre pour se montrer animés d'une pareille soif de conquête. Ils croient tenir dans leur poing fermé ce qu'ils ne pourraient embrasser des deux mains; on croirait vraiment qu'ils se persuadent que Dieu a fait la mer et la terre pour eux et que les autres nations ne sont pas dignes de naviguer. S'il était en leur pouvoir de mettre des barrières à la mer et de la fermer entre le cap Finistère et la pointe de l'Irlande, il y a longtemps qu'ils auraient barré le passage. Pourtant les Portugais n'ont pas plus de raison d'empêcher les Français d'aborder à ces terres où eux-mêmes n'ont pu planter la foi chrétienne, où ils ne sont obéis ni aimés, que nous n'aurions le droit de les empêcher d'aller en Écosse, en Danemark ou en Norvège parce que nous y aurons abordé les premiers. Dès qu'ils ont navigué le long d'une côte, ils la réclament comme leur propriété. Mais de telles conquêtes sont trop faciles à faire et à trop peu de frais puisqu'il n'y a eu ni attaque ni résistance. *Si le roi voulait tant soit peu lâcher la bride aux négociants*

français, en moins de quatre ou cinq ans, ils lui auraient conquis l'amitié et assuré l'obéissance des peuples de ces nouvelles terres et cela sans autres armes que la persuasion et les bons procédés. Dans ce court espace de temps, les Français auraient pénétré plus avant dans l'intérieur du pays que n'ont fait les Portugais en cinquante ans et probablement les habitants en chasseraient ces derniers comme leurs ennemis mortels. »

A plusieurs reprises, nos établissements de la Guinée, du Brésil, du Sénégal furent détruits par les Portugais, reconstitués par notre commerce appuyé par de véritables flottes marchandes, de nouveau ravagés et ruinés par nos rivaux. Dans la Floride, où nous possédions des comptoirs, les Espagnols vinrent également à bout de la vaillance et des persévérants efforts des nôtres. Factoreries dévastées, garnisons passées au fil de l'épée, vaisseaux coulés avec leur équipage, voilà à quoi aboutirent l'initiative et l'énergie privées dans une guerre trop inégale contre les armées et la marine des nations les plus puissantes à cette époque. Non seulement l'appui du roi fut refusé à nos négociants; mais leur action fut entravée et compromise par l'intervention du pouvoir, alors que la simple neutralité leur eût sans doute permis de triompher de leurs adversaires, malgré les conditions défectueuses dans lesquelles ils étaient placés.

Avec Richelieu, la question commerciale et maritime change de face. Elle devient affaire d'État. Nous nous bornerons, après avoir défini la politique coloniale et maritime de ce grand homme, à exposer ce qu'en pensaient les marins et les commerçants.

Le système de Richelieu se trouve exposé tout au long dans ses mémoires.

« Cette grande connaissance que le cardinal avait prise de la mer fit qu'il présenta, en l'assemblée des notables qui se tenait lors, plusieurs propositions nécessaires, utiles et glorieuses, non tant pour remettre en France la marine en sa première dignité que, par la marine, la France en son ancienne splendeur. Il leur remontra que l'Espagne n'est redoutable et n'a étendu sa monarchie au Levant et ne reçoit ses richesses d'Occident que par sa puissance sur mer; que le petit État de Messieurs des États des Pays-Bas ne fait résistance à ce grand royaume que par ce moyen que l'Angleterre ne supplée à ce qui lui défaut et n'est considérable que par cette voie; que ce royaume étant destitué comme il l'est de toutes forces de mer, en est impunément offensé par nos voisins qui tous les jours font des lois et ordonnances nouvelles contre nos marchands; les assujettissent de jour en jour à des impositions et à des conditions inouïes et injustes.... qu'il n'y a de royaume si bien situé que la France, et si riche de tous les moyens nécessaires pour se rendre maître de la mer et pour y parvenir, il faut voir comme nos voisins s'y gouvernent, faire de grandes compagnies, et pour ce que chaque petit marchand trafique à part et de son bien, et pourtant, la plupart, en de petits vaisseaux et assez mal équipés, ils sont la proie des corsaires et des princes nos alliés, parce qu'ils n'ont pas les reins assez forts, comme aurait une grande compagnie de poursuivre leur justice jusqu'au bout; que ces compagnies seules ne seraient pas néanmoins suffisantes, si le roi, de son

côté, n'était armé d'un bon nombre de vaisseaux pour les maintenir puissamment au cas qu'on s'opposât par force ouverte à leurs desseins; outre que le roi en tirerait cet avantage qu'en un besoin de guerre, il ne lui soit pas nécessaire d'avoir recours à mendier l'assistance de ses voisins. »

Que pensaient les Rouennais de cet accaparement pour le roi, par le ministre, des affaires commerciales et de la constitution de grandes compagnies à monopole? Ils acceptent l'assistance des vaisseaux du roi; mais « il faut qu'on donne aux négociants la liberté entière d'y préposer telles personnes de probité et valeur reconnue qu'ils pourront choisir eux-mêmes. Ils fourniraient les vaisseaux de bois et autres choses nécessaires pour l'équipage, les tiendraient continuellement en état de servir au cas que le Roy en eût besoin et à ce fayre les commerçants s'obligeraient. Quant à la dépense, ils supplieraient le Roy d'avoir agréable qu'ils s'en fist un répartiment entre eux à prendre sur les marchandises pour l'escorte desquels les vaisseaux du roy auraient servi. » Ils nourrissent à l'égard des officiers de la marine royale et de leurs hautaines exigences, les mêmes préventions que les colons d'aujourd'hui à l'égard des fonctionnaires préposés à la prospérité de nos possessions d'outre-mer. « *Tant s'en faut que les marchands en reçoivent soulagement*, *disaient-ils*, *qu'au contraire leur condition en empirera.* »

Quant aux Marseillais, ce qu'ils critiquent encore, c'est la mauvaise gestion des agents royaux en France et à l'étranger, en même temps que l'application d'une organisation commerciale insuffisante. Ils concluent

en demandant « que l'on tienne la main à ce que les estrangers fussent bien traités parce que ce sont eux qui entretiennent le commerce, par leur concours et par les marchandises qu'ils emportent; que l'on contienne par châtiment les malversations des consuls; que l'on châtie toute contrebande pour la Barbarie où l'on porte des munitions de guerre par le moyen desquelles les corsaires désolent les chrétiens, et, plus que tous autres, les Français ».

On voit donc que nos négociants continuaient malgré tout à avoir soif de liberté. L'intervention du pouvoir royal leur semblait une gêne et une menace et, loin de se réfugier dans le giron de l'État, ils ne redoutaient rien tant que son appui et l'intrusion de ses agents dans leurs affaires. Cette prétendue timidité, ce défaut d'initiative ne leur sont pas encore venus.

Richelieu fut le maître, Colbert fut l'élève et l'élève fut plus heureux que le maître. Richelieu rencontra dans ses essais coloniaux de cruels déboires. Colbert multiplia les compagnies à monopoles et à privilèges. Il pensait, lui aussi, qu'une compagnie composée d'un nombre d'intéressés puissants travaillant au bien commun et à l'établissement général des « *dites îles, peut bien plus avantageusement faire ledit commerce que des particuliers, lesquels ne s'appliquent qu'à faire valoir ce qui leur appartient* ». Puis il recourut au gouvernement direct et fit des Iles et du Canada de véritables provinces françaises. Mais ce qui lui permit surtout de porter à son apogée la puissance coloniale de la France, c'est que non seulement il sut organiser le commerce et le rendre florissant à l'intérieur comme à l'extérieur, mais qu'il lui donna le premier

rang dans ses préoccupations et dans ses actes. Colbert n'éprouvait aucun mépris pour les *commerçants*; il les considérait comme ses meilleurs collaborateurs et c'est là le principal motif de son succès.

Mais l'édifice construit par lui était peu solide et les ennemis de la France apprirent bientôt à « effeuiller l'artichaut ». Nos possessions les plus belles et les plus vastes passèrent peu à peu aux mains des étrangers. Le déclin alla en s'accentuant et jusqu'à une date récente, l'histoire maritime n'est plus pour nous qu'un long martyrologe.

Il paraît nécessaire toutefois de répondre au reproche d'égoïsme qu'on s'est plu à adresser à nos armateurs et à nos négociants et de rechercher quelle fut en réalité leur conduite au moment où les désastres s'abattirent sur nous.

C'était en 1756. Non contents de nous avoir dépouillés de nos possessions d'Amérique et des Indes, les Anglais faisaient à notre marine marchande une guerre des plus déloyales. Des agressions injustifiées leur mettent entre les mains une flotte de 300 navires qui parcourait les mers sur la foi des traités. La guerre est déclarée. Mais on manque d'argent; on manque aussi de matelots et de canonniers; la poudre est hors de prix. Sans hésiter, un armateur de Marseille[1] emprunte 8 millions, arme plusieurs navires dont le *Bien-Aimé*, frégate de 40 canons ayant 450 hommes d'équipage, la *Thérèse* de 28 canons

1. *Études historiques sur le* XVIIIe *siècle. — Un armateur marseillais*, par Adrien Artaud; Paris, Champion, 1890.

avec 200 hommes d'équipage, le *Télémaque* de 20 canons avec 300 hommes d'équipage. Dès la fin du mois de mai 1757, il pouvait se glorifier de 16 captures faites sur nos ennemis. En 1758, la course reprend. Le même armateur subit de grosses pertes. Deux de ses bâtiments sont capturés par les Anglais.

Il fallait alors armer à deux fins : pour ravitailler les Iles, et pour capturer tous les bâtiments anglais passant à la portée des navires armés. Malheureusement, tous les navires ne parvenaient pas à destination, mais tous atteignaient le but qu'ils avaient le plus à cœur d'atteindre : faire aux Anglais le plus de mal possible. On peut dire que pendant la guerre de Sept-Ans, les armateurs français se couvrirent de gloire autant que le gouvernement se couvrait de honte par son impéritie et son incurie. De 1756 à 1760, les Français firent plus de 2500 prises, sans subir plus de 950 pertes. En 1761, elles furent de 812 et, si le gouvernement anglais acquérait dans cette lutte une prépondérance politique indiscutable, le commerce de cette nation se trouvait cruellement frappé.

Voilà une preuve nouvelle de l'ardent patriotisme qui animait nos commerçants.

Par de tels exemples et les enseignements qu'ils comportent on peut juger de ce que vaut le vieux sang français, de ce dont notre race est capable. L'œuvre accomplie dans le passé est trop belle, elle témoigne de trop de virilité et de persévérance pour que l'on ait le droit de douter qu'un brillant avenir soit encore réservé aux générations futures et même à nos contemporains. Le siècle qui vient de s'écouler a été distrait de la vérité et des préoccupations éco-

nomiques par des convulsions internationales assez fréquentes et par une évolution sociale assez grave pour détourner l'attention des problèmes d'ordre vital et pratique, qui se posent aujourd'hui avec tant de force.

Voici que la France se réveille. A la vieille conception aristocratique s'est peu à peu substituée une organisation démocratique qui, si elle sait éviter l'écueil du socialisme, saura bientôt faire priser par-dessus tout l'effort et la puissance individuels. L'idée coloniale a triomphé de toutes les préventions; l'enseignement se transforme. Il ne reste plus qu'à concentrer vers les carrières maritime et commerciale toutes les énergies suscitées, à les bien adapter à leur tâche. Attendons avec confiance : les traditions des ancêtres, une fois reprises, ne tarderont à porter les mêmes fruits. Il suffira que les pouvoirs publics comprennent leur rôle. Qu'ils rendent à chacun la plus grande somme de liberté possible; qu'ils se bornent à lui donner l'intelligence nette de ce que l'on attend de lui; qu'ils le soutiennent et le dirigent dans la lutte internationale, et nous les tiendrons quittes. Les armateurs et les négociants sauront faire le reste.

CHAPITRE II

Le commerce et l'industrie maritimes autrefois et aujourd'hui.

La substitution de la vapeur à la voile a profondément transformé le commerce maritime.

La marine marchande d'autrefois. — Son caractère familial. — Types de navires. — Un chargement. — La flotte commerciale de Marseille en 1796. — Valeur moyenne, équipages et dépenses des navires. — Registre des pertes.

La marine moderne. — Son caractère industriel. — La rapidité est devenue un facteur essentiel. — Augmentation de la puissance de transport. — Types de grands steamers. — Moyenne du tonnage net des navires ayant transité par le canal de Suez de 1872 à 1896. — Type de grand voilier.

Conséquences de ces transformations au point de vue de l'aménagement des ports, de leur outillage, des conditions du commerce maritime.

La situation des gens de mer a, au contraire, peu varié. — Les équipages de la marine de guerre et du commerce. — Loi du 24 décembre 1896, sur l'inscription maritime, statut particulier des marins. — Création d'une caisse de prévoyance. — Sociétés de secours aux marins naufragés et à leur famille. — Examen de conscience.

Le commerce et la marine ont, dans le cours de ce siècle, éprouvé des changements profonds et fait de rapides progrès. Leur évolution ne pouvait manquer d'influer sur le régime économique général. D'une part, l'augmentation de la rapidité et de la puissance

des transports maritimes et la diminution du prix du fret; d'autre part, les changements d'outillage, l'admission sur le marché métropolitain ou le marché international d'une denrée ou d'un produit nouveau, les découvertes industrielles, ont eu sur les destinées du commerce une répercussion fatale et une influence prédominante, irrésistible quelquefois.

Le phénomène le plus important qui se soit produit en matière de navigation maritime, est sans contredit la substitution de la vapeur à la voile. Les habitudes, les traditions commerciales, les mœurs mêmes s'en sont ressenties au point de devenir méconnaissables pour quiconque a conservé le souvenir de l'ancien état de choses.

La marine marchande était autrefois une institution en quelque sorte familiale. C'était un membre de la famille qui commandait le bâtiment destiné à assurer les relations de la maison avec les pays d'outre-mer. Autour de lui se groupaient le second et les matelots, gens du pays, serviteurs avec lesquels existaient depuis longtemps des rapports qui tenaient plus de l'amitié que de la subordination. A cet ensemble de personnes dévouées et sûres étaient confiés le chargement et le navire. Le jour du départ on allait conduire jusque sur la rade, équipage et bateau. Après une dernière embrassade générale, le cap était mis sur l'horizon lointain, et l'appareillage définitif avait lieu, tandis que revenaient au port sur leur barque le chef de la famille, « le majeur », et ceux qui l'avaient accompagné pour assister à ces adieux.

Pendant longtemps, un an parfois, on restait sans nouvelles. Non seulement on ignorait l'issue de la

campagne de mer au point de vue commercial, mais on se demandait si le bâtiment et ceux qu'il portait avaient échappé aux dangers d'une longue navigation. Les seuls renseignements qui pouvaient parvenir étaient apportés par un navire croisé en route, et encore combien incertains étaient-ils.

Enfin, le sémaphore signalait le retour du bâtiment si impatiemment attendu. La famille se précipitait dans une des barques, à ce destinées, qui étaient amarrées le long des quais et se rendait en toute hâte au-devant de ceux dont l'absence avait été si fertile en inquiétudes.

C'est ainsi qu'à Marseille, pour souligner ces quelques détails et les marquer d'un peu de couleur locale, le canot qui transportait la famille avait comme autre chargement le mets cher aux Marseillais, la bouillabaisse. Aussitôt le navire rejoint en rade, tout le monde s'embrassait avec effusion, depuis le capitaine jusqu'au mousse. Puis, le cuisinier retournait immédiatement à son fourneau. Une politesse en valait une autre; le capitaine répondait à la bouillabaisse par l'offre du repas le plus succulent que permît encore l'approvisionnement du bord. Et l'on se mettait à table en se racontant d'une part les péripéties du voyage et d'autre part les nouvelles de la famille, de la ville et du pays. Pendant ce temps, le bateau, les voiles carguées, était remorqué à la rame jusque dans le port. On l'installait à la place désignée, et le déchargement était effectué à petites journées et à dos d'hommes sous la direction du porte-faix habituel de la maison, membre d'une corporation qui a joué longtemps un rôle prédominant dans notre his-

toire commerciale. Cela durait des mois, car il fallait passer au bassin de carénage, pour radouber le navire. Remis à neuf, celui-ci était enfin rechargé, toujours à dos d'hommes, c'est-à-dire fort lentement, et reprenait la mer dans les mêmes conditions.

Nos anciens vaisseaux de guerre, ces navires de haut bord, armés d'une innombrable artillerie et défendus par de véritables garnisons, sans compter leur nombreux équipage, ne ressemblaient pas plus aux bâtiments de commerce qu'on ne peut juger aujourd'hui de la forme d'un steamer d'après l'aspect d'un cuirassé. Ce que nos marins employaient en effet pour « aller aux Iles », comme on disait alors, c'est la goélette, le brick, le trois-mâts-barque tout au plus. Ces bâtiments jaugeaient 200, 300, 400, 500 tonneaux, mais ils étaient maniables, tenaient bien la mer et coûtaient relativement peu.

On s'explique, dès lors, que le commerce maritime se fît sans fièvre et sans précipitation. L'intérêt du capital engagé, les frais d'entretien de l'équipage étaient peu élevés et le temps pouvait s'écouler et même se perdre sans que les frais généraux vinssent diminuer sensiblement, encore moins, faire disparaître les bénéfices sérieux que rapportait la vente de denrées, venant par petites quantités à la fois et toujours attendues par le grand et le petit négoce.

Illustrons ces notions générales en citant quelques chiffres.

Voici une indication sur le genre des marchandises que l'on transportait au loin. Au mois d'avril 1761, le sieur Jacques-Vincent Fardeloux fut autorisé à com-

poser pour Saint-Domingue le chargement suivant :

450 barriques de vin.
100 caisses de savon marbré.
50 caisses de chandelles de suif.
60 canavettes d'huile.
2 caisses de vin muscat de Frontignan.
200 paires de souliers.

Quant aux denrées que ramenaient les navires, elles variaient évidemment suivant les points où ils abordaient et faisaient escale.

L'état suivant fournit un aperçu de la composition et de l'aménagement de la flotte de commerce de Marseille. L'effectif total pour la France était évalué en 1796 à 5 225 navires, grands et petits.

35	navires de la portée de	500 à 800	tonneaux.
60	—	400 à 500	—
150	—	200 à 400	—
250	—	100 à 200	—
300	—	25 à 100	—
150	—	1 à 25	—

Soit, en tout, pour le plus grand de nos ports, 945 navires, jaugeant ensemble 144 750 tonneaux.

Les premiers de ces navires étaient employés au commerce de la Chine et de l'Inde ; les seconds à celui des colonies françaises et des États-Unis ; les troisièmes au commerce du Nord et du Levant ; les quatrièmes à celui de la côte d'Italie et d'Espagne ou au cabotage de port français à port français ; les cinquièmes exclusivement au petit cabotage ; enfin, les derniers à la pêche et au transport des bois et fascines pour les fours de Marseille, etc. Chaque « majeur » des maisons du Levant possédait deux ou trois navires pour faire le commerce des Échelles.

La valeur moyenne des navires variait comme matériaux : bois, métaux, gréement, de 12 000 francs pour 50 tonneaux, à 64 000 francs pour 250 tonneaux et 160 000 francs pour 600 tonneaux. Le nombre d'hommes d'équipage pour les mêmes catégories variait de 4 à 12 et 30. Enfin, la dépense mensuelle comme solde et approvisionnement était respectivement de 350, 1 050 et 2 625 francs.

On ne peut s'empêcher d'éprouver un réel sentiment d'admiration quand on songe aux résultats que nos pères ont su obtenir avec une pareille organisation. Non moins que leur esprit commercial, leur courage, est également pour nous d'un bel exemple.

Les registres de pertes, consignés aux archives de la Chambre de commerce de Marseille, sont à ce sujet pleins d'éloquence. De 1704 à 1708, les prises et les naufrages se sont élevés, en cinq ans, à 949 navires, dont 215 pour la seule année 1705. De 1709 à 1714, en six ans, à 917; de 1715 à 1745, en trente ans, à 820; de 1745 à 1757, en treize ans, à 961, dont 220 en 1748; de 1757 à 1770, en quatorze ans, à 937, dont 241 en 1757. De 1780 à 1793, on relève encore 327 prises ou naufrages en quatorze ans, soit une perte moyenne de 24 bâtiments par année pour le seul port de Marseille [1].

L'application de la vapeur à la marine, l'invention du télégraphe électrique sous-marin, et l'ouver-

1. Jules Juliany, *Essai sur le Commerce de Marseille*, Paris, Guillaumin, 1842. — S. Berteaut, *Marseille et les intérêts nationaux qui se rattachent à son port*, Marseille, Barlatier, Feissat et Demonchy, 1845.

ture du canal de Suez, ont complètement bouleversé les conditions dans lesquelles le commerce se faisait autrefois avec les pays d'outre-mer. Le navire s'est perfectionné; sa capacité a considérablement augmenté; sa rapidité et la régularité de ses parcours ont progressé dans des proportions inouïes et vont chaque jour en s'améliorant. Mais, en même temps, le côté familial de l'institution a disparu. Le capitaine est aujourd'hui une sorte de fonctionnaire chargé d'une mission spéciale, qui consiste à conduire le bâtiment à tel endroit dans des délais déterminés. Son rôle a cessé d'être commercial pour devenir purement technique. Les équipages se recrutent au hasard de l'offre et de la demande. Enfin, le temps, qui jusqu'alors était considéré comme un élément de peu d'importance, est devenu le principal facteur du bon fonctionnement des entreprises de navigation. Cela se conçoit aisément. Un navire de fort tonnage, bien construit et convenablement outillé, représente un capital très élevé dont il faut couvrir, à tout prix, l'intérêt et l'amortissement, avant de songer au moindre bénéfice. Un jour, une heure de retard se chiffrent par une somme qui n'a rien de négligeable. Aussi la marche des navires est-elle le plus rapide possible et le séjour dans les ports est-il réduit au minimum de temps qu'exigent les opérations de débarquement et d'embarquement. De là, les efforts de tous les grands centres maritimes pour améliorer l'accès des bassins et des rades, augmenter la surface des quais et les garnir d'engins les plus modernes et les plus puissants.

Quelques données statistiques ne seront pas inu-

tiles et rendront cette comparaison plus suggestive.

Parmi les navires armés et attachés au port de Marseille, certains jaugent de 6 500 à 6 550 tonneaux et disposent de 7 000 chevaux-vapeur. Le calcul est facile à faire. Chacun de ces steamers représente à lui seul comme puissance de transport, l'équivalent d'une flotte de dix des plus gros bateaux d'autrefois, de 10 trois-mâts-barque de 600 tonneaux. Sans doute, ces paquebots de grande dimension n'effectuent que des voyages au long cours. Mais la moyenne du tonnage des vapeurs qui se livrent au grand et au petit cabotage, qui est de 930 tonneaux environ, n'en est pas moins supérieure d'un tiers au maximum du tonnage d'autrefois. En outre, il convient d'observer que les vapeurs faisant un bien plus grand nombre de voyages que les voiliers, transportent, par ce fait, au cours d'une même année beaucoup plus de marchandises que ces derniers, même à tonnage égal.

Les dimensions des navires vont, du reste, sans cesse en croissant. Une compagnie allemande, la *Norddeutscher Loyd*, a affecté au service postal d'Australie trois nouveaux navires dont l'un a les dimensions suivantes : longueur, 159 m. 41 ; largeur, 18 m. 32 ; tirant d'eau, 7 m. 80 ; gross tonnage, 10 780 tonnes, ce qui représente une capacité totale de 30 553 mètres cubes.

Plusieurs steamers de la flotte commerciale anglaise, affectés au service sur New-York, mesurent 183 mètres de longueur sur 19 m. 80 de largeur, avec 8 m. 90 de tirant d'eau. Six navires de cette portée sont actuellement en achèvement sur les chantiers anglais et allemands. Enfin, le plus long échantillon de la flotte

commerciale à vapeur actuelle, l'*Oceanic* atteint jusqu'à 214 mètres, de l'avant à l'arrière!

La Compagnie générale transatlantique, qui vient d'obtenir le renouvellement de son contrat pour le service postal du Havre à New-York, se propose de faire construire et d'exploiter des navires pouvant filer 22 nœuds et demi aux essais, soit 20 nœuds et demi en service [1].

Si l'on consulte la moyenne du tonnage net des navires ayant transité par le canal de Suez depuis 1872 jusqu'à la fin de 1896, l'augmentation rapide et continue du tonnage apparaît avec la dernière évidence.

En 1872	il était de	....	1.072	tonnes.
1875	—	....	1.345	—
1880	—	....	1.509	—
1885	—	....	1.748	—
1890	—	....	2.033	—
1892	—	....	2.166	—
1893	—	....	2.292	—
1894	—	....	2.398	—
1895	—	....	2.460	—
1896	—	....	2.511	—

Les voiliers suivent le même mouvement que les bateaux à vapeur. Ce ne sont plus des bateaux en bois de 5 à 600 tonneaux, mais d'immenses clippers en

1. Le nœud, en terme de marine, est une mesure que l'on emploie pour exprimer la distance parcourue, ou la vitesse d'un bâtiment par rapport à la surface de la mer. C'est une des divisions du loch. Celui-ci est fixé à une corde divisée par des nœuds espacés de 15 mètres et par d'autres espacés de 1 m. 50. Le loch jeté à la mer reste à peu près en place et le nombre de nœuds dont la ligne se déroule en 30 secondes sur le bâtiment, donne la vitesse. Ainsi dire qu'un navire file 12 nœuds, cela signifie que sa vitesse est de $15 \times 12 : 30 = 6$ mètres par seconde. Quant au mille marin français, de 60 au degré ou de 1 minute, il contient 1 851 m. 85.

acier, fort bien aménagés, très économiques pour les navigations lointaines, n'ayant plus aucun rapport avec le modeste brick, à bord duquel on mangeait autrefois la bouillabaisse.

Dans le numéro de la *Revue générale de la marine marchande* du 5 janvier 1897, le capitaine Muller donne le croquis d'un des derniers types de voilier construit dans un chantier français et appartenant à un armateur français.

Le *Dunkerque* mesure 105 mètres de long, sur 13 m. 90 de largeur et il jauge près de 6 000 tonnes. Sa surface de voilure s'élève à 4 550 mètres carrés; il a quatre mâts et la hauteur des grands mâts est de 52 mètres au-dessus du pont. Il est muni, bien entendu, de moteurs à vapeur pour l'appareil à gouverner, les cabestans, les treuils, etc.

Les ports ont dû naturellement se mettre en mesure de recevoir ces géants des mers; notamment, au vieux port de Marseille, qui a suffi pendant tant de siècles à notre mouvement commercial, on a dû ajouter une série de bassins qui offrent un développement de :

Surface d'eau....................	1.720.560 mèt. carrés.
— de quais................	713.581 —
Développement de quais.........	18.117 mètres.

soit plus de 18 kilomètres.

Il a fallu également s'outiller pour sortir rapidement des flancs de ces immenses navires, la quantité considérable de marchandises de toute nature qu'ils contiennent. Au travail à bras a été substitué le travail mécanique des grues hydrauliques placées le long des quais. On a ainsi pu réaliser de véritables

tours de force. Par exemple : le navire anglais *Samoa* de 6 839 tonneaux de jauge brut a été déchargé à Marseille en trente-six heures de travail. Le poids du chargement représentait 8 586 tonnes de 1 000 kgr.

Enfin, à l'heure actuelle, il n'y a pour ainsi dire plus de distance et un navire venant du Pacifique, des mers de Chine ou des Indes débarque aux mêmes frets à Trieste, à Gênes, à Marseille, au Havre, à Liverpool ou à Hambourg. Il se dirige vers le marché où le chargement qu'il transporte a trouvé acquéreur, où il a le plus de chance de réunir promptement un fret de sortie, où les installations sont le plus perfectionnées et les moins coûteuses. Beaucoup de navires partent même des divers points du globe pour l'Europe sans connaître leur port de destination et n'apprennent qu'à Port-Saïd ou à Gibraltar, par dépêche, celui sur lequel ils doivent se diriger. C'est ce qu'on appelle les *navires à ordre*.

Le commerce maritime a donc subi une révolution complète qui s'est opérée dans un délai relativement court. Les peuples orientaux eux-mêmes ont largement participé à ces progrès surprenants. Après avoir donné de grandes preuves d'intelligence et d'énergie pendant la dernière guerre avec la Chine, les Japonais sont en train de prendre rang avec une prodigieuse rapidité parmi les principales puissances commerçantes, industrielles et maritimes. Peut-être, même, grisés par leurs succès, ont-ils voulu marcher un peu trop vite.

Mais cette transformation s'est trouvée limitée aux conditions pour ainsi dire matérielles de la navigation. La situation des gens de mer en a été fort peu

affectée. En France, notamment, le régime sous lequel ils vivent et sont appelés à servir ne présente que des différences de détail et d'ordre surtout philanthropique, avec les institutions créées par Colbert.

Il existe chez nous une confusion presque absolue entre les équipages militaires des vaisseaux de la flotte et les marins du commerce. Cette confusion, qui date de deux siècles, a été jugée profitable pour tous et a rendu de tels services à notre pays qu'elle persiste encore malgré les attaques dont elle a pu être l'objet. Du reste, la loi du 24 décembre 1896 [1] sur l'inscription maritime, applicable à partir du 1er juillet 1897, a remis au point celles des dispositions antérieures qui pouvaient être tenues pour surannées ou ne correspondaient plus aux exigences de la situation actuelle. Il est inutile de reproduire ici ce texte, qui constitue un véritable code, comprenant les formalités de l'inscription, la radiation du matricule, le service militaire, l'état spécial des inscrits, les mousses inscrits algériens et coloniaux, l'administration, la comptabilité, le contentieux de l'inscription maritime, et, enfin, des dispositions pénales et transitoires. Parmi les titres que nous venons d'énumérer il en est un sur lequel on ne saurait trop attirer l'attention, c'est le titre IV qui traite de l'état spécial des inscrits. Aux termes de l'article Ier de la loi du 24 décembre 1896, sont compris dans l'inscription maritime les Français et les naturalisés français qui exercent la navigation à titre professionnel, c'est-à-dire comme moyen d'existence, soit sur la mer, soit dans les ports ou dans les rades,

1. Voir aux Annexes.

soit sur les étangs ou canaux salés compris dans le domaine public maritime, soit dans les fleuves, rivières et canaux jusqu'au point où remonte la marée et, pour ceux où il n'y a pas de marée, jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter.

Tous ces ressortissants à l'inscription maritime sont soumis à un régime particulier qui comporte des dérogations profondes au statut personnel civil, militaire et même social du reste des Français. A des obligations très étroites et de longue durée correspondent des avantages sérieux, qui font véritablement des marins une classe à part. Si nous en avions la place et le loisir, il nous serait possible de tirer de l'étude complète de quelques uns de ces articles un parallèle intéressant entre ce qui a été fait par notre population maritime et les projets que d'aucuns voudraient réaliser en faveur de notre population ouvrière. Nous aurions à relever des analogies frappantes, par exemple, entre l'organisation adoptée pour les pensions et secours sur la caisse des invalides de la marine et les pensions pour les travailleurs que l'on désirerait créer sous un nom ou sous un titre quelconque.

En vertu de l'article 12 de la loi du 30 janvier 1893, il est prélevé sur le montant des primes instituées par ladite loi une retenue de 4 p. 100 pour être versée à la caisse des invalides de la marine. Le produit de cette retenue est affecté à l'allocation de secours aux marins français victimes des naufrages et autres accidents ou à leurs familles, soit à des subventions aux chambres de commerce ou à des établissements d'utilité publique, pour la création et l'entretien dans les

ports français d'hôtels de marine destinés à faciliter à la population maritime le logement, l'existence et le placement ou de toutes autres institutions analogues.

D'autre part, une loi récemment votée a décidé la création d'une caisse de prévoyance entre les marins contre les risques et accidents de leur profession.

D'après cette loi, la caisse de prévoyance est alimentée :

Par la cotisation des participants, c'est-à-dire des inscrits maritimes, fixée à la moitié des taxes perçues sur leurs gains de salaires en faveur de la caisse des invalides ;

Par les apports des propriétaires ou armateurs de navires, apports qui seront égaux au montant de ceux acquittés par leurs équipages ;

Par les dons ou legs des particuliers et par les subsides éventuels des départements, des communes, etc. ;

Lorsqu'il y a lieu, par des avances de l'État.

La caisse de prévoyance payera une pension viagère dite « demi-solde d'infirmité » aux inscrits maritimes atteints de blessures ou de maladies ayant pour cause directe un accident ou un risque de leur profession.

Les veuves des inscrits morts de blessures ou de maladies provenant d'accidents professionnels auront droit à une pension ; les orphelins recevront des secours.

Lorsque les inscrits ne laisseront après eux ni veuves, ni orphelins, un secours annuel et viager sera accordé à leurs ascendants au premier degré et, à défaut, le secours sera reporté sur les ascendants de degrés supérieurs de la même branche, s'il en existe.

Les pensions et autres allocations accordées par la caisse de prévoyance seront incessibles et insaisissables.

Le Ministre de la marine est chargé de la gestion de la caisse de prévoyance avec le concours des fonctionnaires et agents ayant l'administration et la gestion de la caisse des invalides de la marine.

Telle est l'œuvre du législateur et de l'État.

Mais l'initiative privée avait su prendre les devants et nous tenons à dire quelques mots sur deux sociétés, dont nous avons le très grand honneur d'être administrateur, et qui rendent les plus éminents services : nous voulons parler de la *Société centrale de sauvetage des naufragés*, présidée par le vice-amiral Lafont, et qui date de 1865, — et de la *Société de secours aux familles des marins français naufragés*, présidée par M. Henri Desprez, fondée par M. Alfred de Courcy et reconnue d'utilité publique en 1880.

Loin de faire double emploi, les sociétés se complètent l'une par l'autre.

La première a pour objet de porter assistance aux naufragés sur les côtes de France, de propager les principes et les procédés de nature à sauvegarder l'existence des navigateurs en danger et d'étudier les mesures à prendre pour diminuer le nombre des sinistres. La seconde a pour but de secourir l'indigence des veuves, enfants et ascendants des marins français qui, embarqués sur des navires français, barques de pêche, bateaux-pilotes ou autres embarcations, auront péri par suite de naufrage ou de tout autre accident de mer. La lecture des comptes rendus de ces sociétés prouve avec quelle sollicitude pour nos marins elles sont dirigées et avec quelle intelligence sont distribués les fonds importants dont elles disposent.

« A l'heure obscure où nous sommes, car il ne

fait pas très beau dans la politique — disait M. Lavisse dans l'éloquent discours qu'il a prononcé à la dernière assemblée générale de la Société centrale le 8 mai 1898, — ces braves gens (les sauveteurs) vous prouvent que la France est là toujours, si vaillante, si humaine, la vieille France héroïque, la vieille France immortelle. Remerciez l'œuvre qui vous a préparé une émotion réconfortante. Après avoir applaudi les sauveteurs de cette année, pensez à ceux de l'année prochaine, de l'année d'après, des années qui se succéderont sans fin, car encore et toujours des hommes tomberont à la mer, et le vent soufflera en tempête, et, sous le ciel obscurci, la vague fouettée par la grêle poussera le navire à la côte ou au récif, et le canon d'alarme réveillera le sauveteur endormi après la rude journée dans la chaumière, et le sauveteur, pour s'en aller au péril de la mer, se levera encore et toujours! »

Tels sont les termes généraux de l'évolution qui s'est produite dans l'industrie maritime. Peu sensible au point de vue du personnel, celle-ci a été profonde pour ce qui concerne le matériel et l'outil naval. Aucune nation n'a pu s'y soustraire. L'éviter eût été se condamner à disparaître du monde commercial. Mais pour suivre ces changements, utiliser les avantages qu'ils présentent, un effort continu et considérable était nécessaire. L'avons-nous fait dans une mesure suffisante? Ne nous sommes-nous pas laissés devancer par nos concurrents, plus actifs, plus entreprenants? Voilà ce que nous devons examiner et dont nous pourrons juger d'après les résultats.

CHAPITRE III

État actuel de notre commerce maritime.

Décadence de notre marine marchande. — Importance de l'industrie maritime. — Notre situation au commencement du siècle. — La France n'occupe plus que le cinquième rang. — C'est surtout depuis dix années que nous sommes distancés par nos rivaux. — Comparaison entre 1887 et 1895.

Navigation à vapeur et à voile. — Développement récent de cette dernière. — Faveur dont elle jouit en Allemagne. — Son faible accroissement en France. — Utilité que présenterait l'augmentation de son effectif. — Tableaux statistiques.

Tonnage et nombre des navires de nationalité différente qui ont traversé le canal de Suez pendant les 1er et 2e trimestres 1898. — Décroissance du nombre des candidats au brevet de capitaine au long cours. — Part du pavillon français dans la valeur totale des transports par mer. — Effectif de la marine marchande française au 31 décembre 1896. — Ages de nos navires à vapeur et à voile. — Rapport de M. Duprat. — « Efficacité » de nos facultés de transport. — Comparaison avec l'Allemagne. — Part respective des différents pavillons dans le tonnage d'entrée et de sortie. — Les pavillons étrangers enlèvent annuellement 12 millions de tonnes au pavillon national. — C'est une perte de 300 millions de francs.

La moitié des transports entre la France et ses possessions est faite par des navires étrangers. — Notre pavillon a disparu des ports de l'Extrême-Orient et du Pacifique. — Il existe, cependant, dans nos colonies, des éléments de trafic important. — L'inertie de nos armateurs tient surtout à des entraves légales qui les empêchent d'agir.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur l'état actuel de notre marine marchande pour constater que nous

n'avons pas su maintenir notre rang et que nous nous sommes laissé distancer. La décadence qui nous menace va chaque jour en s'accélérant, et, si l'on n'y prend garde, il est à craindre que, devant le formidable élan qui se produit à l'étranger, notre marine marchande ne tombe à bref délai dans une ruine complète.

Ce serait, hâtons-nous de le dire, un désastre national. « Outre l'énorme profit matériel qu'une nation tire du développement de ses transports; outre les bénéfices que lui assurent le travail de ses chantiers maritimes, la perpétuelle mise en œuvre de son outillage, les débouchés que trouvent dans cette industrie les produits de ses usines, le fer, le cuivre et le bois, la somme de salaires qu'elle peut ainsi distribuer à sa population ouvrière; outre l'assurance qu'elle a de pouvoir demander à ses propres ressources la construction de ses bateaux de guerre; outre, enfin, l'aide précieuse, qu'en cas de lutte, lui prêtent les grands transports de commerce, armés en croiseurs, un intérêt d'un genre tout spécial, mais d'un prix inestimable, s'attache à la présence sur toutes les mers du globe du pavillon national glorieusement promené; une flotte marchande n'est pas seulement pour un pays un instrument de fortune, c'est encore une enseigne de crédit, un signe de force, la preuve affirmée, devant tous les peuples, de sa puissance ».

Il faut donc s'efforcer de développer jusqu'au maximum possible l'industrie maritime. Mais, avant d'étudier par quels moyens nous pouvons y arriver, en France, il est bon de comparer notre marine marchande avec celle de nos rivaux.

La comparaison est triste. Nous occupions au commencement du siècle une situation privilégiée; nous disputions à l'Angleterre même le monopole du commerce d'exportation et c'était sous pavillon français que s'opérait l'échange d'une bonne moitié des produits de l'Europe; mais, « tandis que notre activité s'absorbait dans des questions de politique pure, l'Angleterre qui suivait avec une jalouse fidélité le plan d'Élisabeth et de Cromwell développait sa marine marchande, poussait avec activité la construction de ses bateaux à vapeur, et trouvait dans son empire colonial du Canada, de l'Australie et des Indes un incomparable débouché et un aliment à son activité maritime ». D'autres nations imitaient son exemple, l'Allemagne, notamment. Et quel est le résultat aujourd'hui? C'est que le tonnage de tous nos navires, vapeurs et voiliers réunis, est inférieur à celui des quatre nations précitées : nous ne venons qu'au cinquième rang.

C'est durant ces huit ou dix dernières années que la distance qui nous sépare de nos rivaux s'est accrue à notre détriment. Les statistiques publiées chaque année par le Bureau Veritas sont significatives à ce point de vue.

En 1887, la marine commerciale à vapeur, en ne tenant compte que des navires de plus de 1 000 tonneaux de jauge brute, comprenait pour l'Angleterre, la France, l'Allemagne et la Norvège les chiffres suivants :

Angleterre	6.592.496	tonneaux.
France..........................	722.252	—
Allemagne.....................	628.296	—
Norvège	150.689	—

Nous occupions alors, bien loin, il est vrai, de l'Angleterre, le deuxième rang.

En 1895, la situation est la suivante :

Angleterre	9.984.280	tonneaux.
Allemagne	1.306.771	—
France	864.598	—
Norvège	455.317	—

Ainsi, tandis que nous gagnions 142 346 tonneaux, l'Angleterre en gagnait 3 391 784, l'Allemagne 678 475 et la Norvège 304 628; ou, en d'autres termes, tandis que nous augmentions notre marine marchande à vapeur de 19,71 p. 100, l'Angleterre, l'Allemagne et la Suède augmentaient leur flotte de 51,44 p. 100, 108 p. 100 et 202,27 p. 100. A ce compte, dans huit nouvelles années, les chiffres atteints pourront être les suivants :

Angleterre	15.120.193	tonneaux.
Allemagne	2.718.083	—
Norvège	1.376.286	—
France	1.035.010	—

Et nous serons au quatrième rang des marines à vapeur européennes, dépassés assez sensiblement par la Norvège et plus que doublés par l'Allemagne. Encore supposons-nous que l'augmentation de la marine française reste, suivant le tableau exposé ci-dessus, de 19,71 p. 100 pour une période de huit ans; mais il est fort possible que ce chiffre ne se maintienne pas, bien au contraire. Le tableau ci-dessous permettra de comparer les progrès successivement réalisés par les marines commerciales à vapeur de la France, de l'Angleterre, de l'Allemagne, de l'Italie, de l'Espagne

et de la Norvège (en ne considérant que le total de leur tonnage brut respectif).

Tableau comparatif des marines commerciales de France, d'Angleterre, d'Allemagne, de Norvège, d'Espagne et d'Italie, pendant les dix dernières années.

ANNÉES	FRANCE	ANGLETERRE	ALLEMAGNE	NORVÈGE	ESPAGNE	ITALIE
1887....	722.252	6.592.496	628.296	150 689	388.581	243.491
1888....	752.028	6.873.552	662.331	160.568	395.685	276.326
1889....	747.512	7.507.885	771 998	191.953	411.713	290.041
1890....	805.983	8.043.872	930.754	245.052	423.627	294.705
1891....	843.486	8.536.994	1.083.307	221.202	439.585	313.306
1892....	835.045	8.912.522	1.091.472	339.147	438.113	317.532
1893....	856.375	9.383.361	1.144.199	362.652	439.657	323.595
1894....	872.103	9.706.976	1.216.092	406.119	465.273	319.049
1895 ...	864.598	9.984.280	1.306.771	455.317	488.955	318.750
1896....	933.224	10.245.277	1.360.472	494 612	519.315	344.523

D'après ces relevés, on voit que notre marine marchande à vapeur a augmenté de 68 646 tonneaux depuis 1896, pendant que la marine à vapeur de l'Angleterre s'est accrue de 260 997 tonneaux et celle de l'Allemagne de près de 140 000 tonneaux, en y comprenant les navires vendus par ses chantiers aux Japonais et à d'autres nations.

A côté de la marine à vapeur moderne, il existe une marine à voiles moderne.

Le mot de voilier ne doit pas évoquer l'idée du pauvre navire en bois qui naviguait il y a trente ans, car on est arrivé à perfectionner le navire à voiles au point de le rendre totalement différent de celui d'autrefois.

Grâce à l'emploi du fer et de l'acier, on a pu donner aux navires des formes et des dimensions inconnues il y a encore peu d'années. Grâce à l'emploi des

moteurs auxiliaires à vapeur manœuvrant les voiles, les guindeaux, les treuils, etc., il s'est créé un type de voiliers nouveaux n'ayant de commun avec l'ancien voilier que l'emploi du vent comme propulseur.

Ce voilier a sa place marquée dans les transactions maritimes modernes, et les vapeurs ne peuvent lui disputer avec avantage certains transports à grande distance. Aussi, constatons-nous que, depuis 1890, il a été construit en Europe plus de 1 million de tonnes de grands voiliers en acier. La plupart de ces navires ont été construits en Angleterre, pour le compte d'armateurs anglais.

La proportion des voiliers construits en Angleterre seulement a atteint 22 p. 100 en 1891 et 24 p. 100 en 1892.

Depuis 1881 jusqu'à ce jour, il est sorti des chantiers européens plus de 2 200 000 tonnes de navires à voiles en fer ou en acier représentant un capital de 600 millions environ.

Les Allemands sont tellement persuadés que la marine à voiles moderne a sa place marquée dans les transactions maritimes, qu'ils s'efforcent d'augmenter et d'améliorer leur flotte à voile tout aussi bien que leur matériel à vapeur.

« ... Les armateurs de Hambourg s'attachent sans cesse à maintenir leur matériel au niveau des nécessités modernes et quelques changements très considérables ont été effectués l'année dernière dans la composition de la flotte. Un certain nombre de navires, dont plusieurs à peine âgés de quelques années, ont fait place à des types plus nouveaux, plus grands et plus perfectionnés.

« C'est ainsi que durant l'année, 22 voiliers et 32 steamers ont été éliminés, et ce vide a été comblé et plus que compensé par de nouveaux tonnages consistant en 23 navires à voiles et 37 steamers [1]. »

Au mois de juin dernier, lors de la visite faite en Allemagne par la Société des Naval Architects anglais, le président de la Chambre de Commerce de Hambourg ne s'est pas borné à montrer à ses hôtes les grands progrès accomplis par la marine à vapeur allemande, il s'est occupé aussi de la marine à voiles. Il a tenu à énumérer les principaux voiliers construits durant ces dernières années dans les chantiers allemands et il n'a pas manqué de faire ressortir les succès obtenus dans ce pays pour ce genre de constructions.

Il est donc bien évident que si, d'une part, les armateurs du plus grand port du continent s'attachent à perfectionner leur marine à vapeur, ils comprennent aussi l'importance et la nécessité d'avoir une marine à voiles, puisque, lorsque des vides se produisent dans leur matériel à voiles, ils les comblent non point avec des vapeurs, mais avec des voiliers mieux conditionnés.

En ne prenant que les navires à voiles en fer ou en acier de 1000 tonneaux de jauge nette et au-dessus, qui représentent la vraie marine à voiles moderne, l'Allemagne, en 1891, possédait 120 navires de cette catégorie jaugeant ensemble 169306 tonneaux.

Depuis, nos voisins sont arrivés à accroître cette

1. Association des armateurs et du commerce de Hambourg. Rapport pour l'année 1895.

flotte de telle sorte qu'elle se compose aujourd'hui de 202 navires jaugeant ensemble 311 742 tonneaux.

Qu'avons-nous à opposer à ce dernier chiffre? Malgré le développement de la construction des grands voiliers, il n'existe chez nous actuellement que 49 grands voiliers en fer ou en acier jaugeant ensemble 73 793 tonneaux.

Si quelques voiliers ont pu être construits en France depuis 1893, c'est grâce aux concessions spéciales et momentanées de nos grands chantiers, qui, avant 1893, demandaient un supplément de 75 p. 100 sur les prix pratiqués en Angleterre et ont accepté depuis lors un certain nombre de commandes, en réduisant l'écart à 34 p. 100.

Si élevé que puisse paraître encore cet excédent de prix, quelques armateurs ont consenti à le payer en vue d'obtenir la prime de navigation qui leur permet d'espérer la compensation des efforts qu'ils tentent en faveur de l'industrie nationale.

Mais, malgré la prime de construction de 65 francs par tonneau qu'ils reçoivent de l'État, nos grands chantiers déclarent aujourd'hui que les voiliers dont ils ont entrepris la construction leur font éprouver des pertes considérables. Et ce n'est plus avec un écart de 34 p. 100, mais bien de 70 à 75 p. 100 que l'un d'eux se déciderait à accepter des commandes de voiliers pour l'avenir.

Il nous paraît inutile d'ajouter que de semblables conditions rendront difficile toute nouvelle construction de navires à voiles en France.

Des chiffres indiqués tout à l'heure, il résulte que, si le tonnage de grands vapeurs est inférieur à celui

de l'Allemagne de 31 p. 100, celui de nos grands voiliers lui est inférieur de 74 p. 100. Cette comparaison est peu flatteuse pour nous; mais, que dire de la situation qu'occupe l'ensemble de notre marine à voiles, parmi les autres flottes à voiles du monde?

Le Bureau Veritas, qui compte dans ses statistiques les voiliers à partir de 50 tonneaux de jauge, nous attribue le huitième rang. L'administration du Lloyd, qui ne compte que les voiliers de 100 tonneaux et au-dessus, nous reporte au neuvième rang, immédiatement avant la Grèce que nous dépassons à peine d'un millier de tonnes.

Un grand effort vient d'être fait par les armateurs français pour remédier à ce déplorable état de choses.

Si, après s'être augmentée de quelques navires qui sont actuellement sur chantiers, notre marine à voiles est encore bien loin d'atteindre un tonnage important, nous aurons au moins la satisfaction de constater qu'elle se sera transformée en remplaçant ses vieux navires en bois par quelques grands et solides navires pouvant se comparer aux plus beaux échantillons des marines étrangères.

Mais cela ne suffit pas et, sans espérer que notre marine à voiles puisse arriver à égaler la marine anglaise, quinze fois plus importante que la nôtre, ce n'est pas trop prétendre que de vouloir lui rendre le rang qu'elle a si longtemps occupé, et qu'elle n'aurait jamais dû perdre.

La nécessité de développer notre matériel à voiles nous est imposée non seulement par l'exemple de ce qui se passe chez nos voisins, mais encore par l'avan-

tage qu'il y aurait à nous affranchir du pavillon étranger pour nos propres transports.

Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que, si notre commerce de long cours par vapeur est couvert dans une proportion de 34 p. 100 par le pavillon français, celui-ci ne participe que pour 14 p. 100 dans le commerce de long cours de la France effectué par des voiliers.

Nous ne supposons pas que la marine de guerre puisse être amenée un jour à revenir aux navires à voiles comme instruments de combat. Mais nous attachons un grand prix à l'utilité des voiliers pour l'entretien de la réserve de l'armée de mer.

Si la marine de guerre actuelle a besoin de chauffeurs et de mécaniciens, elle a besoin aussi de nombreux marins éprouvés, habitués à toutes les fatigues, à tous les dangers de la mer et prêts à tous les sacrifices.

Nous n'entendons certes pas dire que ces hommes ne peuvent pas se former à bord des vapeurs, mais il est indéniable que la navigation à voiles de long cours est, infiniment mieux que la navigation à vapeur, la véritable école des hommes de mer.

Le Bureau Veritas a publié, pour 1895, la statistique du nombre et du tonnage net des navires à voiles, jaugeant 50 tonneaux et au-dessus, ainsi que celle du nombre et du tonnage brut des navires à vapeur, dont la jauge nette est de 100 tonneaux et au-dessus. En consultant ces tableaux, on verra le rang occupé par notre marine à voile et par notre marine à vapeur.

Navires à vapeur.

Vapeurs d'une jauge supérieure à 100 tonneaux.

PAVILLON	NOMBRE	TONNAGE Brut	TONNAGE Net
Anglais	5.690	10.245.577	6.413.276
Allemand	831	1.360.472	896.346
Français	532	933.244	488.676
Américain	477	761.707	529.716
Espagnol	365	519.315	339.220
Norvégien	551	494.612	314.304
Italien	222	344.523	218.592
Hollandais	204	320.794	222.430
Japonais	267	313.563	192.400
Russe	314	277.302	179.149
Austro-Hongrois	156	254.269	154.521
Danois	265	248.773	150.445
Suédois	427	233.777	161.078
Grec	107	144.975	88.968
Brésilien	314	139.305	88.908
Belge	66	129.399	91.266
Turc	81	69.572	42.164
Portugais	32	55.229	36.542
Chinois	37	53.385	33.985
Chilien	36	45.321	30.064
Argentin	61	43.317	28.116
Égyptien	16	22.457	11.129
Havaien	18	16.245	11.539
Uruguay	19	9.415	6.018
Péruvien	6	6.414	4.235
Mexicain	12	4.699	2.517
Zanzibar	3	3.660	1.879
Bulgare	3	3.120	2.171
Roumain	5	2.852	1.508
Sarawak	3	2.184	1.364
Nicaragua	2	2.158	1.386
Vénézuéla	5	2.033	1.008
Haïtien	4	1.488	739
Coréen	2	1.245	847
Siamois	3	975	559
Colombien	1	881	457
Persan	1	838	579
Costa-Rica	2	528	240
Dominicain	2	489	239
Bornéo	1	363	235
Paraguay	1	282	232
Serbe	1	264	112
Inconnus	10	18.575	11.857
Totaux	11.155	17.089.596	10.761.025

Navires à voiles.

PAVILLON	NOMBRE	TONNAGE NET	PAVILLON	NOMBRE	TONNAGE NET
Anglais........	8.726	3.267.625	Report...	29.105	9.081.597
Américain.....	3.881	1.358.467	Mexicain......	51	9.281
Norvégien.....	2.801	1.176.174	Siamois	14	4.580
Allemand......	1.096	566.973	Guatemela.....	16	4.351
Italien	1.692	472.002	Arabe.........	5	4.235
Russe.........	1.753	363.046	Haïtien...... ..	17	4.218
Suédois	1.444	285.665	Monténégrin ..	27	3.243
Français	1.425	252.940	Roumain	18	3.210
Grec	1.059	246.196	Vénézuélien ...	16	2.816
Turc	1.247	241.096	Belge	10	2.256
Espagnol......	1.115	167.143	Bolivien.......	3	2.214
Danois	795	149.843	Colombien. ...	7	1.770
Hollandais....	612	139.649	Chinois........	13	1.318
Brésilien......	320	73.519	St-Domingue. .	7	1.257
Chilien........	142	73.162	San Salvator..	4	1.109
Austro-Hongrois. .	209	67.951	Tunisien.......	3	635
Portugais	202	46.820	Perse	1	608
Argentin	154	38.071	Costa-Rica	2	551
Japonais	249	32.880	Equateur......	1	386
Péruvien	54	22.282	Sarawak	1	347
Hawaien	28	17.221	Liberia........	2	317
Urugay	51	12.419	Honduras......	2	199
Nicaragua.....	20	10.453	Inconnus	23	5.062
A reporter...	29.105	9.081.597	Total....	29.348	9.135.560

Faut-il donner une nouvelle preuve de notre décadence? En 1896, tandis que les Anglais ont traversé le canal de Suez avec 2 162 navires, les Allemands avec 322, les Italiens avec 230, nous, Français, nous ne figurons dans ce transit que pour 218 bâtiments!

Du second rang que nous occupions encore en 1895, les Anglais nous précédant à longue distance, nous voilà reculés au quatrième rang avec nos 218 navires, et encore les Hollandais, qui viennent immédiatement après nous, en comptent-ils 200.

Sans doute, on a prétendu que l'expédition d'Ethiopie et les transports nécessités par cette guerre,

avaient largement contribué à augmenter en 1896 la part du pavillon italien dans le transit de Suez. Si judicieuse que cette considération puisse paraître, elle n'en demeure pas moins sans effet sur la situation générale que nous avons signalée.

Que nous soyons au troisième ou au quatrième rang, cela n'a pas grande importance, mais ce qui est à considérer, c'est que nous avons perdu le deuxième rang que nous avons occupé longtemps; que les Allemands gagnent sur nous d'année en année; que les Hollandais nous serrent de plus en plus près, et que les Anglais accentuent toujours davantage l'écart formidable qui nous sépare d'eux.

Voici, du reste, le nombre, la nationalité et le gross tonnage des navires ayant transité par le canal de Suez pendant les premier et deuxième trimestres 1898.

Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.
Décomposition par nombre et gross tonnage des navires ayant transité pendant le 1er trimestre 1898.

Nationalités.	Nombre de navires.	Gross tonnage.
—	—	—
Pavillon *allemand*	*87*	*336.254*
— américain	4	3.162
— anglais	569	2.153.640
— austro-Hongrois	26	89.464
— argentin	1	450
— danois	1	3.877
— espagnol	12	51.468
— *français*	*56*	*223.378*
— italien	24	61.255
— japonais	9	52.280
— néerlandais	48	133.418
— norvégien	10	21.947
— ottoman	3	3.019
— portugais	1	108
— russe	13	70.486
— roumain	1	1.703
	865	3,205.979

Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.
Décomposition par nombre, nationalité et tonnage des navires ayant transité pendant le 2e trimestre 1898.

Nationalités.		Nombre de navires.	Gross tonnage.
Pavillon	*allemand*	*92*	*327.281*
—	anglais	648	2.406 015
—	austro-Hongrois	25	90.848
—	chinois	1	1.998
—	danois	2	4.894
—	égyptien	4	6.682
—	espagnol	6	27.944
—	*français*	*52*	*214.687*
—	grec	1	971
—	italien	15	44.601
—	japonais	8	42.925
—	néerlandais	51	136.373
—	norvégien	17	38.265
—	ottoman	11	21.650
—	portugais	2	497
—	russe	12	62.862
—	suédois	1	593
		949	3.429.091

Notre pavillon a presque entièrement disparu de deux régions fécondes pour les transactions commerciales : l'Extrême-Orient et les mers du Pacifique.

Voici, enfin, un dernier exemple. C'est le chiffre d'année en année moins élevé des candidats qui se présentent aux examens pour le brevet de capitaine au long cours. Ce document, produit par M. Le Magnen, représentant de la Chambre de commerce de Dieppe, est officiel, car il porte la signature du chef de bureau de la navigation commerciale, au Ministère de la Marine, M. J. Toutain.

ANNÉES	INSCRITS	ADMIS	ANNÉES	INSCRITS	ADMIS
			Report.....	9.301	4.664
1850	407	163	1871...........	161	99
1851...........	409	187	1872...........	335	177
1852..	419	156	1873...........	324	198
1853....	459	168	1874...........	287	172
1854...........	428	208	1875...........	254	129
1855....	322	151	1876...........	228	131
1856...........	363	148	1877....	244	96
1857...........	539	266	1878...........	234	104
1858...........	491	258	1879...........	180	111
1859...........	559	256	1880...........	182	86
1860...........	500	236	1881...........	193	105
1861...........	467	253	1882...........	149	79
1862....... ...	441	213	1883..	152	90
1863...........	437	230	1884...........	162	103
1864..	543	279	1885...........	154	104
1865...........	524	309	1886...........	142	103
1866...........	466	270	1887..	146	117
1867...........	417	264	1888...	120	51
1868...... . ..	355	215	1889...........	117	66
1869...........	381	213	1890...........	125	37
1870...........	371	221			
A reporter...	9.301	4.664	Totaux......	13.120	6 822

Ces chiffres sont éloquemment lamentables et prouvent combien les marins ont cessé, peu à peu, de se tourner vers la marine commerciale.

Recherchons maintenant quelle est la part du pavillon français dans la valeur totale des transports par mer. Cette valeur a été en 1896 de 6 618 millions (importation et exportation réunies).

Le pavillon français est compris dans ce chiffre pour 3 210 millions, subdivisés comme suit :

		Millions.
Navigation avec les colonies et grande pêche.	769	3.210
Navigation avec l'étranger.................	2.441	
La part de la marine étrangère est de............		3.408
La valeur totale des transports par terre est de...		2.904

En d'autres termes, il résulte des faits constatés par

a Direction Générale des Douanes en 1896 que, sur 34654955 tonnes transportées, 19985719 (57,67 p. 100) ont emprunté la voie maritime, et 14 669 236 (42,33 p. 100) les routes de terre, c'est-à-dire les chemins de fer, canaux, etc. Dans le chiffre des transports par mer, les navires français figurent pour 6 663 478 tonnes (33,34 p. 100), ceux des pays de provenance et destination pour 8 586 583 tonnes (42,96 p. 100); et les pavillons tiers pour 4 735 658 tonnes (23,70 p. 100), soit, pour l'ensemble des navires étrangers, 13322241 tonnes (66,66 p. 100).

Quels sont l'effectif numérique et la valeur réelle de notre flotte commerciale?

Au 31 décembre 1896, l'effectif de la marine marchande française comprenait, pour les bâtiments à voiles et à vapeur réunis, 15 536 navires jaugeant 894 071 tonneaux, montés par 81 233 hommes d'équipage et 7 401 mécaniciens et chauffeurs. A ne considérer que ces chiffres, on pourrait trouver que nos lamentations sont exagérées; mais, pour juger de la valeur d'une flotte, il ne faut pas seulement considérer son tonnage, mais bien l'âge des navires qui la composent. Or, voici le tableau que publie la Direction des Douanes à ce sujet : il résulte de sa lecture que 70,4 p. 100 de notre effectif de navires à voiles et 61 p. 100 de nos navires à vapeur sont âgés de dix à quarante ans!

Pour les navires à voiles :

816 nav. jaug.	96.535	tonn., de	1 à 10 ans.....	29,6	p. 100
799	— 68.635	—	10 à 20 ans.....	29,0	—
672	— 73.671	—	20 à 30 ans.....	24,4	—
338	— 24.422	—	30 à 40 ans.....	12,3	—
130	— 9.198	—	40 ans et au delà.	4,7	—

Pour les navires à vapeur :

379 nav. jaug.	151.719 tonn.,	de 1 à 10 ans.....	38,6 p. 100
368 —	211.592 —	10 à 20 ans.....	37,5 —
171 —	77.663 —	20 à 30 ans.....	17,6 —
58 —	31.521 —	36 à 40 ans.....	5,9 —
4 —	1.985 —	40 ans et au delà.	0,4 —

M. Duprat, directeur de la Compagnie des Chargeurs Réunis, appréciait ainsi la situation devant le Conseil supérieur de la marine marchande :

« Pour bien nous rendre compte du rapport qui existe entre l'effectif de notre marine marchande et celui des nations étrangères, nous avons été conduits à examiner quelle pouvait être, par comparaison, l'efficacité de ses navires.

« Nous laisserons tout de suite la comparaison avec l'Angleterre : elle serait par trop écrasante! Les chantiers anglais produisent depuis de nombreuses années et, *chaque semaine*, un tonnage égal, sinon supérieur, à la totalité de nos constructions françaises pendant trois ans!

« Nous nous bornons à faire un tableau qui opposera la flotte commerciale française à la flotte commerciale allemande et nous constaterons :

« Qu'en 1896, la situation de l'Allemagne est (en steamers de plus de 1 000 tonneaux de jauge brute) représentée par un tonnage total de 1 194 620 tonneaux et celle de la France par un tonnage de 894 071.

« Un autre tableau montre l'accroissement du tonnage respectif des deux marines, de 1893 à 1896, et fait ressortir les chiffres suivants :

	Tonnage total en 1893 — Tonneaux.	Tonnage total en 1896 — Tonneaux.	Augmentation en 3 ans — Tonneaux.
Français.......	793.335	894.071	100.736
Allemands.....	902.236	1.194.620	292.384

« Soit un accroissement de la marine allemande près de trois fois plus considérable que celui de la marine française ! »

Ajoutons que, si nous tenons compte de l'âge respectif des deux flottes, nous ne trouvons en Allemagne que 32 steamers, jaugeant ensemble 64 654 tonneaux, âgés de vingt ans et au delà.

Tel est l'effectif et telle est la valeur de notre flotte. Examinons maintenant le rôle qu'elle joue, la part qu'elle prend dans notre mouvement commercial.

D'après le résumé analytique du tableau de la navigation publié par la direction générale des douanes, le total des cargaisons ayant alimenté notre commerce extérieur, pendant l'année 1896, a atteint 34 654 955 tonnes de 1 000 kilogrammes, dont 25 017 214 à l'importation et 9637731 à l'exportation.

La proportion pour cent du tonnage d'entrée a été de **29,9** pour les navires *français* et de **70,1** pour les navires *étrangers*. Ce dernier chiffre se décompose comme suit :

Pavillon anglais	45,8 p. 100
— allemand	6,2 —
— espagnol	3,4 —
— norvégien	2,8 —
— hollandais	2,6 —
— italien	2,0 —
— danois	1,5 —
— suédois	1,3 —
— russe	0,7 —
— belge	0,5 —
— portugais	0,1 —
Autres pavillons	3,2 —
Total	70,1 p. 100

A la sortie, la proportion du tonnage français est de 41 p. 100 et celle du tonnage étranger de 58 p. 100, savoir :

Pavillon	anglais	35,7 p. 100
—	allemand	7,6 —
—	hollandais	3,5 —
—	espagnol	3,5 —
—	italien	2,4 —
—	norvégien	1,0 —
—	suédois	0,9 —
—	danois	0,8 —
—	belge	0,6 —
—	russe	0,5 —
—	portugais	0,1 —
Autres pavillons		2,3 —
	Total	58,9 p. 100

M. Duprat évalue à 12 millions de tonnes la quantité de marchandises enlevée annuellement au pavillon national par les pavillons étrangers.

En calculant le fret à 25 francs par tonneau, chiffre très modéré, ces 12 millions de tonnes représentent une somme totale de 300 millions payés annuellement aux armateurs étrangers. Or, dans l'hypothèse où la presque totalité des importations et exportations eût pu être assurée par notre flotte commerciale, la plus grande partie de ces trois cents millions serait restée dans le pays, tandis que c'est à peine si un dixième a pu rentrer sous forme de frais de port et d'escale. On voit par ce fait palpable quel puissant intérêt nous aurions à mettre notre marine au niveau de nos besoins commerciaux et à en favoriser le développement, maintenant surtout que notre empire colonial a pris une grande extension.

On sait, en effet, qu'en vertu de la législation

actuelle, qui a pour point de départ la loi du 3 juillet 1861, nos colonies autres que l'Algérie peuvent employer dans leurs relations avec la métropole le pavillon étranger concurremment avec le pavillon national. Nous n'avons nullement l'intention de nous élever contre cette faculté; mais il faut nous mettre en mesure de lutter à armes à peu près égales. La même situation existe pour les pays de protectorat, à l'exception de la Tunisie, dont les produits ne sont admissibles en France au régime de faveur établi par la loi du 19 juillet 1890, qu'à la condition d'être importés par navires français. Malgré cette réserve, la part prise par notre pavillon dans les transports entre la France et toutes ses possessions, colonies et pays de protectorat, est de 53 p. 100 et celle du pavillon étranger de 47 p. 100 (entrées et sorties réunies).

On n'est point surpris de ce piètre résultat quand on examine l'état de la navigation dans nos colonies d'Extrême-Orient et du Pacifique, où il est presque tout entier aux mains de nos concurrents étrangers.

Si l'on excepte les paquebots-poste de la Compagnie des Messageries maritimes, aucun navire français ne se montre dans les ports de Chine au nord de Hong-Kong ou dans les ports du Japon. Dans le va-et-vient considérable du port de Hong-Kong, quelques cargos des Messageries, quelques rares vapeurs de la Compagnie de navigation Haïphong à Hong-Kong sont, avec les grands paquebots-poste, les seuls représentants de notre pavillon. Les exportations de la Cochinchine, à destination de la Chine, du Japon, des Philippines, de Java, se font presque exclusive-

ment par des navires anglais, allemands et norvégiens.

Si nous regardons du côté du Pacifique, la Nouvelle-Calédonie entretient avec l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la côte américaine des relations constantes pour lesquelles on n'utilise guère que des navires étrangers.

Le fret ne fait pourtant pas défaut. Le riz, notamment, est une source de richesses pour la péninsule indo-chinoise, surtout pour la Cochinchine, et dans ce dernier pays la culture s'en développe chaque jour. C'est également un des principaux éléments du marché de Hong-Kong. Les ports du Tonkin (Haïphong), de la Cochinchine (Saïgon), du Siam (Bangkok), de la Brimanie (Moulmein), etc., exportent annuellement plus de deux millions de tonnes de riz. Saïgon seul en exporte plus de 500 000 tonnes, dont la majeure partie, plus de 300 000 tonnes, est destinée à Hong-Kong [1].

Tous ces éléments de trafic nous échappent, non à cause du manque d'initiative ou de hardiesse de nos nationaux, — ainsi qu'on se plaît à le dire beaucoup trop à la légère, — mais par suite d'une série d'entraves légales sur lesquelles nous insisterons d'autant plus volontiers que le conseil supérieur de la marine marchande n'a pas hésité à reconnaître qu'il convenait de nous en affranchir sans tarder, et que le ministère de la Marine est également d'avis que l'acte de navigation du 21 septembre 1793 soit modifié, conformément au projet de loi qui a été déposé sur le bureau de la Chambre par l'amiral Besnard.

1. Renseignements fournis par l'*Union coloniale Française*.

Comment nier, du reste, le triste état de notre marine marchande? Si on prend, non pas nos chiffres, mais ceux fournis par l'administration, par le gouvernement, et si l'on établit le tableau comparatif des quatre premiers mois 1898 et des deux années précédentes, on compte :

Pour la navigation avec les pays hors d'Europe : en 1896, 203 navires français avec 303 600 tonneaux; en 1897, 191 navires avec 310 000 tonneaux, et, pendant les quatre mois de l'année 1898, seulement 176 navires avec 293 600 tonneaux! On répète souvent que les chiffres ont leur éloquence; il nous semble que ceux que nous venons de citer sont particulièrement et tristement éloquents.

Si de la situation de la marine, nous rapprochons celle de notre commerce extérieur, toujours d'après les chiffres officiels, les résultats n'en sont pas moins significatifs. Sans entrer dans le détail, nous constaterons l'augmentation des importations, occasionnée en grande partie par la mauvaise récolte du blé et la diminution très sensible des exportations. L'importation a atteint 2 284 956 000 francs, alors qu'elle n'avait été que 1 930 716 000 francs pendant le premier semestre de 1897 et de 2 025 311 000 francs pendant le second. Quant à l'exportation, qui avait été de 1 806 636 000 francs et de 1 791 312 000 francs pour le premier et le deuxième semestre 1897, elle est tombée à 1 688 429 000 francs; et, cette baisse, ce qui la rend encore plus sensible, porte en grande partie sur les objets fabriqués.

Quand nous nous élevions contre l'instabilité douanière et les incessantes modifications appor-

tées aux fameux tarifs de 1892, on ne manquait jamais de nous répondre : « De quoi vous plaignez-vous? Nos exportations augmentent. » Et nous avions beau faire observer que cette augmentation ne signifiait pas grand'chose par l'excellente raison qu'elle était fort loin de l'accroissement constaté chez les pays concurrents, l'Allemagne notamment... Nos honorables interlocuteurs ne pourront plus, malheureusement, se servir de cet argument. Nous attendons avec une certaine impatience la nouvelle réponse qu'ils vont nous faire.

CHAPITRE IV

Les causes de la décadence de notre marine marchande et le rétablissement de la demi-prime aux navires de construction étrangère francisés.

Enquête sur la situation de notre marine marchande. — Travaux de la commission extraparlementaire instituée près le ministre du commerce. — Questionnaire.

1° Causes de la décadence de notre marine marchande. — Concurrence étrangère. — Supériorité des conditions d'existence de la marine britannique. — Prospérité des marines allemande et norvégienne. — La loi de 1881. — Ses heureux effets. — Dissentiments entre les constructeurs et les armateurs. — Ceux-ci sont sacrifiés. — Leurs desiderata.

2° Causes de la difficulté que rencontre en France la construction des navires de commerce. — Hauts prix et longs délais exigés par les chantiers français. — Impossibilité de faire construire actuellement des cargo-boats en France. — La prime à la navigation est absorbée par le constructeur. — Justification de la demi-prime aux navires francisés. — Elle ne saurait préjudicier à la construction française. — Moyens de procurer des capitaux à l'armement. — Autres desiderata.

3° Moyens de diriger les frets sur les ports français. — Favoriser le développement du commerce, de l'industrie, des échanges internationaux et des moyens de transport intérieurs. — Développer le régime des traités de commerce et de navigation. — Étendre les facultés d'entrepôt et d'admission temporaire. — Développer les transports intérieurs. — Récupérer le transit. — Améliorer les ports.

Pour les armateurs, le rétablissement de la demi-prime aux navires de construction étrangère francisés constitue la princi-

pale des réformes. — Hostilité des grandes compagnies postales subventionnées. — La thèse des constructeurs. — La différence entre le prix anglais et le prix français n'est pas aussi considérable qu'on le prétend. — Leurs conditions d'établissement respectives. — La demi-prime aux navires francisés entraînerait, sans espoir de retour, la disparition des chantiers français.

Francisation. — Formalités et garanties multiples dont cette opération est entourée. — Elle ne saurait, dans ces conditions, prêter à la fraude.

Opinion de M. Dupuy de Lôme. — Impropriété de l'expression « demi-prime à la construction étrangère ». — Les constructeurs ne voient dans la construction des navires de commerce qu'un appoint. — Les commandes de l'État règlent le marché. — Programme de réfection de la flotte de guerre. — Répartition de la dépense entre les arsenaux et l'industrie privée. — L'intérêt des constructions navales ne saurait primer celui de l'armement, de l'industrie et du commerce d'exportation. — Le sort de nos chantiers est moins alarmant que celui de notre armement. — Importance du navire comme instrument de propagation des produits d'un pays.

Confirmation de la nécessité d'accorder la demi-prime aux navires de construction étrangère et francisés. — Tableau des primes allouées à des navires récemment construits. — Ces allocations sont impuissantes à diminuer le prix des constructions. — Le seul moyen de mettre fin à cette situation est de rétablir la demi-prime à la construction étrangère.

Compensation d'armement. — Propositions de MM. Bossut-Plichon, Bordes, Daymard, Duprat, Estier et Bergasse. — Comment M. Fermé a su résumer et préciser la question.

Ému du mouvement d'opinion provoqué, non seulement dans le monde spécial de la marine et du commerce d'outre-mer, mais encore dans la presse quotidienne et le grand public, par l'exposé de la situation menaçante de notre marine marchande, le Gouvernement a fait procéder à une étude approfondie de la question.

Le conseil supérieur siégeant au Ministère de la Marine et ses commissions s'en sont activement occupés.

De plus, sur la demande de la Chambre des députés, une commission extraparlementaire spécialement instituée pour cet objet par le ministère du commerce, a procédé à une enquête auprès de toutes les Chambres de commerce et des divers intéressés.

Son questionnaire était ainsi libellé :

1° A quelles causes attribuez-vous la décadence de notre marine marchande?

2° Quelles sont les causes de la difficulté que rencontre la construction des navires de commerce?

3° Quels moyens proposez-vous pour diriger les frets sur les ports français?

Malgré sa concision intentionnelle, ce questionnaire renfermait tous les éléments d'un vaste programme dans l'étendue duquel chaque déposant pouvait ne retenir que les points touchant plus directement à ses affaires, à ses études et à son expérience professionnelle. Bien que l'enquête intéressât en première ligne le commerce des ports maritimes, elle ne pouvait laisser indifférent celui des villes de l'intérieur, notamment des centres industriels qui, soit pour l'importation des matières premières, soit pour l'exportation des marchandises fabriquées, ont besoin d'avoir à leur disposition les moyens de transport maritimes les plus nombreux, les plus économiques et les mieux organisés.

Le nombre des déposants a été du reste considérable. Voici comment les réponses des représentants de l'armement ont été résumées par la Société pour la Défense du Commerce de Marseille.

PREMIÈRE QUESTION

A quelles causes attribuez-vous la décadence de notre marine marchande ?

La cause principale de la décadence de la marine marchande française réside dans la concurrence des marines étrangères, surtout de la marine britannique et de la marine allemande qui bénéficient de conditions d'existence sous tous les rapports plus favorables que les nôtres. La première de ces conditions est le bon marché de l'outil qui constitue l'armement, c'est-à-dire le navire. La Grande-Bretagne a le charbon et le fer à bien meilleur compte que la France, et ses innombrables chantiers de construction et ateliers de machines sont en mesure de produire du tonnage à des prix avec lesquels nos constructeurs se déclarent incapables de lutter. Et non seulement les chantiers anglais offrent des avantages immenses comme prix, mais encore la rapidité avec laquelle ils peuvent exécuter les commandes constitue un nouvel élément de supériorité pour l'armement anglais. La Grande-Bretagne exporte trente millions de tonnes de charbon par an et fournit ainsi un aliment de fret de sortie aux plus grands navires, tandis que chez nous, à mesure que l'abaissement des taux de fret nécessite un accroissement constant du tonnage des navires, nous sommes de moins en moins en état de leur fournir un aliment de sortie. A ces deux éléments de supériorité que la marine anglaise tire de la constitution géologique du

sol national, viennent s'en ajouter d'autres provenant de l'accroissement constant de la population des Iles-Britanniques et de son goût prononcé pour toutes les choses de la mer. Ne se contentant pas des facilités que l'armement anglais trouve pour recruter ses équipages dans la mère-patrie, la législation lui a encore accordé toute latitude pour les composer à son gré avec des étrangers et pour utiliser les services des races énergiques qui, nées sur les côtes de la péninsule scandinave et de la mer du Nord, n'ayant à exploiter qu'un sol ingrat, considèrent la mer comme leur véritable patrie. Enfin, en Angleterre, tout concourt au développement de la marine; les producteurs de charbon et les maîtres de forges, les millions de consommateurs qui vivent de produits alimentaires importés des pays les plus lointains, les négociants de l'Inde, les filateurs de Manchester et les colons du Canada aussi bien que les banquiers de la cité, ont tout intérêt à ce que la marine britannique soit grande et puissante. Aussi, quoique beaucoup de compagnies de navigation aient souffert de la concurrence que les armateurs se font entre eux, quoique les capitaux placés dans les navires n'y aient pas trouvé toujours une large rémunération, l'armement est en Angleterre un placement national et les armateurs particuliers qui construisent des cargo-boats, à la marche lente mais aux énormes capacités de chargement, aussi bien que les grandes compagnies dont les paquebots atteignent presque la vitesse des trains express, trouvent toujours des capitaux pour améliorer et augmenter leurs flottes. C'est là un point essentiel à retenir.

A côté de la marine marchande britannique, il y

en a d'autres contre lesquelles nous avons à lutter, et en premier lieu la marine allemande. La prospérité de celle-ci est la résultante de l'accroissement prodigieux de la nation germanique qui déborde sur toutes les parties du monde et du développement énorme de l'industrie et du commerce allemand. Tandis que les navires britanniques ne se contentent pas de l'aliment fourni par le commerce national et servent de transporteurs à toutes les nations du globe, les navires allemands desservent surtout les besoins du commerce allemand. Néanmoins, leurs grands paquebots en quittant Brême ou Hambourg trouvent tout avantage à faire escale dans les ports français de la Manche.

En outre des marines britannique et allemande, les navires norvégiens occupent une place importante dans les transports internationaux. L'existence de ces navires est due à ce que la Norvège possède une nombreuse population maritime qui ne saurait trouver ses moyens d'existence que sur mer, et les salaires très réduits dont se contentent leurs équipages permettent aux armateurs norvégiens d'exploiter avec profit des navires construits hors de chez eux et ce, malgré le peu d'importance du commerce des ports auxquels ces navires sont attachés.

A partir de 1866, la décadence de la marine nationale s'est accentuée d'une façon tellement inquiétante que les pouvoirs publics firent procéder à une enquête. Celle-ci aboutit au vote de la loi de 1881 [1] qui accor-

1. La loi de 1881 attribuait : 1° aux armateurs, à titre de compensation des charges de l'inscription maritime, pour tout le parcours entre deux ports distants de plus de 60 milles, une prime par tonneau de jauge nette et par mille marin

dait une prime à tous les navires construits en France ou à l'étranger, portant pavillon français et effectuant la navigation au long cours. Cette prime était réduite de 50 p. 100 pour les navires de construction étrangère. La loi de 1881 eut d'excellents effets. Dès sa promulgation, de nouvelles compagnies de navigation furent créées et, dans moins de douze mois, près d'une centaine de vapeurs, construits soit en France, soit à l'étranger, vinrent accroître la flotte marchande française. Cette loi était toutefois incomplète, car le législateur n'avait étendu sa sollicitude qu'aux longs courriers et laissé complètement de côté les navires français qui se livrent au cabotage international. Ceux-ci, dont les charges sont presque égales à celles des longs-courriers, restèrent à la merci de la concurrence étrangère et la part du pavillon français dans le mouvement du commerce de la France continua à décroître. Malgré cette lacune, la loi de 1881 aurait produit d'heureux résultats, si elle n'avait pas été limitée à une durée de dix ans. Doutant de son renouvellement, nos armateurs cessèrent, quelques années avant son échéance, d'augmenter leur matériel. Ce danger n'avait pas échappé à divers membres du Parlement et, dès 1886, pour enrayer les fâcheuses conséquences que l'on voyait poindre, M. Félix Faure,

parcouru de : 1 fr. 50 pour les navires de construction française; 0 fr. 75, pour ceux de construction étrangère francisés; 2° aux constructeurs, en compensation des droits de douane :

Pour les navires en fer ou en acier.........	60 fr.	Par tonne de jauge brute.
Pour les navires en bois de 200 tonnes ou plus.	40	
Pour les navires en bois de moins de 200 tonnes.	30	
Pour les machines motrices et les appareils auxiliaires..............................	12 fr. par 100 kilos.	

alors député du Havre, et quelques-uns de ses collègues proposèrent de mettre à l'étude les conditions de renouvellement de cette loi. Ces sages conseils ne furent malheureusement pas suivis. On attendait l'expiration de la loi pour en voter une nouvelle en 1892, qui avait un caractère essentiellement transitoire, et ce vote fut suivi du dépôt par le gouvernement d'un projet ayant pour objet d'étendre au cabotage international le bénéfice d'une prime dont le taux fut fixé aux deux tiers du taux de la prime accordée à la navigation au long cours.

Mais la présentation du projet, dont nous eumes l'honneur d'être rapporteur en remplacement de M. Siegfried, nommé ministre du commerce, fit éclater un grave dissentiment entre les constructeurs et les armateurs. Les premiers, cherchant à monopoliser la création aussi bien que l'entretien de la flotte marchande française, réussirent à obtenir du Parlement que, seuls, les navires sortant des chantiers français fussent admis à jouir du bénéfice d'une prime de navigation, tandis que les navires construits à l'étranger, quoique montés par des marins français, quoique supportant les mêmes charges que les navires construits en France, ne devaient jouir d'aucune compensation. Cette décision causa une amère déception aux armateurs; car il y a un point sur lequel ils sont pleinement d'accord avec les constructeurs, c'est que la navigation sous pavillon français ne peut prospérer sans prime.

En conséquence, les armateurs demandent comme principal remède aux souffrances de leur industrie :

Que l'État accorde une prime à tous les navires

français sans distinction, quel que soit le pays dans lequel ils ont été construits, tout en admettant, conformément à la loi de 1881, que cette prime soit double pour les navires construits en France;

Que la durée de l'allocation de cette prime soit portée de dix à quinze ans [1].

DEUXIÈME QUESTION

Quelles sont les causes de la difficulté que rencontre en France la construction des navires de commerce?

La loi de 1893 ayant accordé une prime relativement élevée aux navires construits en France, les armateurs français étaient tout disposés à faire des commandes aux chantiers nationaux. Le taux de cette prime aurait permis de payer ces navires plus cher que ceux de construction étrangère; mais il a été impossible de faire des commandes en France, à cause des hauts prix et des longs délais de construction exigés par nos chantiers.

La France ne possède que trois chantiers de construction, savoir :

Les Forges et Chantiers de la Méditerranée,

Les Ateliers de la Gironde,

Les Chantiers et Ateliers de la Loire.

Quelques compagnies, qui emploient des paquebots à grande vitesse pourvus de luxueux aménagements

1. Voir aux Annexes le texte de la loi du 30 janvier 1893 sur la marine marchande.

pour passagers, ont trouvé convenance à faire construire par ces établissements, surtout par les Forges et Chantiers; mais ces armateurs forment une infime minorité, car les navires de construction française, d'une part, sont d'un coût tellement élevé que presque tout le bénéfice de la prime est accaparé par le constructeur, et, d'autre part, les délais de livraison demandés par les chantiers français sont tels qu'un armateur recule devant la commande d'un bateau qui lui sera livré à une époque si éloignée que ses rivaux auront eu le temps de le devancer sur le point qu'il compte desservir. Tandis que les constructeurs anglais sont tout prêts à traiter pour la livraison de grands paquebots dans un délai de neuf mois à partir du jour de la commande, il n'y a pas un chantier français qui s'engage à exécuter le même travail en moins de vingt mois.

En ce qui concerne les prix de revient, l'infériorité des chantiers français n'est pas moins éclatante. Quoique nos constructeurs prétendent que l'écart entre leur prix et celui de leurs rivaux étrangers n'est que de 20 à 25 p. 100, cet écart, vrai il y a une dizaine d'années, a augmenté depuis, dans des proportions énormes. Nous pourrions citer le nom d'un armateur auquel un de nos constructeurs a coté 2 600 000 francs un bateau que des chantiers anglais offraient de construire pour 1 650 000 francs.

Telles sont les difficultés contre lesquelles viennent se heurter les armateurs qui seraient disposés à acheter leur matériel en France. Mais ils rencontreraient une impossibilité complète s'il s'agissait de la construction de navires uniquement destinés au

transport des marchandises. Les chantiers français n'ont ni le personnel, ni l'outillage nécessaire pour produire ces cargo-boats géants dont le coût par tonne diminue en raison directe de la portée, machines de transport merveilleusement économiques et qui, plus encore que les navires rapides surnommés « grayhounds », ont assuré la prépondérance de la marine britannique.

La marine ne peut et ne doit pas être une industrie de luxe; il faut que nos grands ports ne se contentent pas de posséder des paquebots affectés à des lignes postales ou régulières; il faut que la France possède des cargo-boats économiques qui, après avoir débarqué dans ses ports, comme leurs concurrents étrangers, puissent relever sur lest pour tout point qui leur offrira un emploi rémunérateur.

Or, lorsqu'on demande à un constructeur français un devis pour la construction d'un bateau de cette nature, la première chose dont il se préoccupe est de connaître le montant de la prime à la navigation que touchera celui-ci. Il établit son prix en conséquence et la prime destinée à l'armateur est d'avance réclamée par le constructeur. Ce n'est donc qu'à l'étranger que la marine marchande pourra se procurer le matériel indispensable et, pour qu'elle puisse vivre, il faut que le gouvernement lui accorde une prime ainsi que l'avait si sagement admis la loi de 1881. L'allocation de cette prime, égale à la moitié de celle allouée aux navires construits en France, loin de nuire aux chantiers français contribuera à leur prospérité. En effet, l'entretien des navires sera tout d'abord une source de grands profits pour eux.

Il est, en outre, incontestable que l'existence d'une grande marine nationale provoquera l'établissement de nouveaux chantiers de constructions. Dans la situation actuelle de notre marine marchande, la création d'entreprises d'armement doit précéder celle de chantiers, et en voici la raison. Aujourd'hui le capitaliste qui fonderait un chantier ne serait pas assuré de trouver une clientèle suffisante pour le faire vivre, tandis que, lorsque le nombre et l'importance des armateurs français aura augmenté, les chantiers qui se créeront seront assurés d'avoir une clientèle.

Certains législateurs, très désireux de favoriser la marine, se sont opposés au principe d'une prime quelconque de navigation pour les navires qui ne sortaient pas des chantiers nationaux, prétendant que cette mesure constituait le paiement d'une véritable subvention à l'industrie étrangère. Mais acheter des navires à l'étranger sera lui payer un tribut bien moindre que nous acquittons actuellement sous forme de fret. Ce fret sort à tout jamais de notre pays, tandis que le navire acheté à l'étranger ne diminue en rien la richesse nationale : une fois francisé, il fait vivre une nombreuse population de marins, mécaniciens, forgerons, charpentiers, cordiers, assureurs, etc. Dans un port de mer, il n'est pas un corps de métier qui ne soit intéressé à la prospérité de l'armement.

De même que la marine marchande française a des charges qui la placent dans un état d'infériorité vis-à-vis de ses concurrents étrangers, la construction française a des causes d'infériorité que nos constructeurs ont très bien su exposer et auxquelles les pouvoirs publics ont cherché à remédier en accordant

une prime de 65 francs par tonne de jauge brute pour les coques et de 15 francs par 100 kilogrammes de machines livrées par eux. Malgré cela, il paraît que cette prime est insuffisante puisque les prix français continuent à être bien plus élevés que ceux des chantiers anglais ou allemands.

Ajoutons, enfin, que concéder un monopole aux chantiers français et leur enlever le stimulant de toute concurrence constituerait un véritable danger.

Il conviendrait encore que le législateur se préoccupât des moyens de faciliter à l'armement les moyens de se procurer des capitaux. La loi constituant l'hypothèque maritime a certainement rendu des services aux armateurs; néanmoins l'emprunt hypothécaire gagé par le matériel naval est difficile à conclure et coûteux. Tandis que les propriétaires d'immeubles peuvent emprunter à moins de 3 p. 100, l'armement ne trouve pas de capitaux à moins de 6 p. 100; or, ce taux est excessif. Aujourd'hui le montant annuel des primes à la navigation payées par l'État s'élève à 8 millions de francs. Ce chiffre augmentera naturellement, si on réussit à relever la marine marchande. Les grands établissements de crédit auraient profit à escompter le paiement des primes et, en prenant leurs dispositions pour que le navire soit bien assuré, ils feraient un placement qui ne serait pas plus aléatoire que sur un immeuble affecté à une industrie et soumis aux risques d'incendie.

Une telle disposition aurait l'heureuse conséquence d'intéresser un plus grand nombre de personnes aux entreprises maritimes. Certes, il vaudrait mieux que

l'argent se portât vers elles dès le début, sous forme d'actions; mais il y aura toujours avantage pour l'armement à faire connaître à Paris sur le grand marché des capitaux, l'importance et l'étendue de l'aliment qu'il peut leur fournir.

Parmi les mesures d'ordre secondaire dont l'adoption apportera une atténuation aux charges qui pèsent sur l'armement, nous citerons en premier lieu la modification des droits de chancellerie à payer aux consuls dans les ports étrangers. Ces droits sont établis à raison de 75 francs par escale, tandis que les Anglais ne paient que 15 francs.

Les armateurs demandent enfin qu'une large franchise de pilotage soit accordée aux navires français et que le tarif des droits de conduite perçus par les courtiers maritimes soit également réduit en leur faveur. Il est déplorable qu'un navire français, s'il est lié par charte-partie à un courtier, ait à payer quatre fois plus cher à Calais ou au Havre qu'à Hambourg ou à Liverpool.

TROISIÈME QUESTION

Quels moyens proposez-vous pour diriger les frets sur les ports français?

La réponse est très simple et peut se résumer en quelques mots : favoriser le développement du commerce, de l'industrie, des échanges internationaux et des moyens de transports intérieurs.

En effet, tout est là. S'il n'y a pas de commerce,

s'il n'y a pas d'exportation, s'il n'y a pas d'importation, si l'industrie souffre, si le transit s'effectue par d'autres pays, si les produits de l'intérieur n'arrivent pas économiquement dans les ports, il n'y a pas de fret pour les navires.

Il est urgent de mettre un terme à l'*instabilité douanière* et de persévérer dans les traités de commerce et de navigation, dont on avait eu le tort de s'éloigner systématiquement en 1892.

Au lieu de projeter comme on le fait des restrictions au régime des entrepôts et de l'admission temporaire, qu'on en élargisse au contraire le plus possible l'application, et que l'exercice de cette précieuse faculté ne soit pas entravé par les tracasseries administratives, telles que : droits sur les déchets, les triages, etc., interdiction de manutention. Il faut que l'admission temporaire soit étendue jusqu'à ses dernières limites, que toutes les matières premières destinées à subir une transformation industrielle puissent en bénéficier et, qu'à l'exemple des pays concurrents, le Gouvernement autorise l'établissement de ports francs; nous aurons ainsi des chances de voir augmenter ce fret de sortie qui nous fait aujourd'hui défaut.

Enfin, il faut reconnaître la vérité : nous sommes en France, avec le monopole de nos grandes compagnies de chemins de fer, mal outillés sous le rapport des transports intérieurs. Nos compagnies, à l'abri de toute concurrence, sont complètement insuffisantes à effectuer les transports qui s'offriraient si les facilités étaient plus grandes et les tarifs moins élevées. Croit-on, par exemple, que, si la ligne de Marseille-Calais

était en Angleterre, elle ne serait pas desservie par cinq ou six compagnies ayant chacune quatre voies? Croit-on que les tarifs de transport ne seraient pas plus bas qu'avec notre unique compagnie Paris-Lyon-Méditerranée? Nous ne voulons pas faire ici le procès de cette dernière, mais il n'en est pas moins vrai que le premier port de France n'a à sa disposition qu'une seule voie double de la gare de Marseille à Avignon, comme lorsque le chemin a été inauguré en 1848. En quarante-neuf ans, on n'a pas ajouté un kilomètre de rails entre Marseille et Avignon.

Quant aux canaux, c'est bien le cas de répéter ce qu'on ne cesse de dire et d'écrire depuis des années sur l'insuffisance de nos voies d'eau : rien cependant n'est meilleur marché, n'est plus pratique que cette péniche chargeant devant l'usine ou devant la ferme, et venant, au bout de quelques jours, se ranger dans le port, bord à bord du navire qui doit emporter son chargement à l'étranger ou aux colonies. On supprime ainsi toutes les ruptures de charge et camionnage, et on économise des frais. Que de matières pauvres, minerais, terres, charbons, engrais; combien de marchandises plus riches, fontes, fer, acier, machines, verreries, faïences, papiers, etc., ne peuvent s'exporter qu'en petites quantités à cause du prix de transport, et viendraient remplir nos navires dans les ports! Après avoir fourni des moyens d'existence à une batellerie fluviale importante, ces produits de notre sol et de notre industrie assureraient l'exploitation de nos navires et apporteraient à notre marine marchande affaiblie le secours qu'elle demande de tout côté!

A-t-on fait depuis quelques années des efforts suffisants pour l'amélioration et l'extension de nos lignes d'eau? Nous ne le pensons pas, et c'est un des points sur lesquels nous appelons tout particulièrement l'attention des pouvoirs publics.

Les exportateurs français sont obligés d'effectuer leurs expéditions par des ports étrangèrs, et on voit même des établissements situés en plein cœur de la France, dans la Loire, trouver avantage à faire passer leurs envois par Anvers. Si donc on ne force pas les chemins de fer à doubler leurs voies et à baisser leurs tarifs, si on ne leur crée pas la concurrence de la navigation fluviale, c'est en vain qu'on cherchera à améliorer le sort de la marine marchande.

L'importance de ces dernières considérations est à ce point frappante que dans son rapport sur les *Principales causes du développement de l'industrie et du commerce allemands*, M. le marquis d'Héricourt, consul général de France à Leipzig, a cru devoir leur consacrer les développements qui suivent et qui confirment pleinement notre thèse.

« En Allemagne, le matériel roulant est très considérable. A la fin de l'exercice 1895-96, on comptait 330 805 wagons de marchandises; nous n'en avions, à cette époque, que 287 486. La différence s'accentue si on tient compte que le wagon allemand porte 15 000 kilogrammes, et le nôtre 10 000 seulement. Les Allemands avaient 16 107 locomotives et nous 9 747. On voit par là combien le commerce de nos voisins est plus avantagé que le nôtre, et toutes les facilités qu'il trouve pour le transport de ses marchandises. L'augmentation de ce matériel suit une

progression que nous ne connaissons pas chez nous. En 1886-87, on comptait sur les lignes ferrées allemandes 12642 locomotives et 252067 wagons de marchandises; en 1895-96, il y avait, comme nous venons de le dire, 16107 locomotives et 330805 wagons. La moyenne de construction par année serait donc de 385 locomotives et de 8748 wagons de marchandises. Mais, parfois, dans l'exercice 1890-91, par exemple, on a construit 14145 wagons.

« J'ajouterai que les prix des tarifs, qui sont aussi réduits que possible, sont plus bas qu'en France. La tonne kilométrique, par petite vitesse, paie, en Allemagne, environ un douzième en moins que chez nous.

« Si l'Allemagne a organisé avec grand soin les lignes de chemin de fer, elle a mis plus d'attention et de sollicitude encore à créer ses voies de navigation intérieure, qui forment actuellement un superbe réseau. A la fin de 1896, il représentait 13826,92 kilomètres (non compris les 98 kilomètres du canal de Kiel), soit :

9,383,23	kilomètres	de fleuves libres,
2,206,05	—	de fleuves canalisés,
2,237,64	—	de canaux creusés.

« Et tout cela a été fait avec méthode et d'après un plan bien étudié, qui a évité toute déconvenue. D'abord, *on a rendu navigables les grandes artères qui mènent directement à la mer*, puis on les a organisées en les pourvoyant de ports, de quais, de magasins, de docks; on a établi des écoles spéciales de batellerie, des bourses pour le fret, etc. En même temps,

et à côté de grandes maisons de transport, il se créait des compagnies importantes pour l'exploitation de ces voies de navigation. Rien que pour l'Elbe, j'en ai constaté neuf, qui font le service de la Bohême à Hambourg. Il en est de même sur le Rhin, sur le Danube, sur le Neckar, en un mot partout. Le mouvement s'accentue en même temps que le réseau s'allonge et se perfectionne.

« On sait les sommes considérables que l'État et les villes n'ont pas hésité à consacrer à la création et à l'aménagement de ces voies de navigation, ainsi que des ports de mer. On l'a trop souvent exposé pour qu'il soit nécessaire de le redire.

« Quant aux résultats, ils ont répondu aux espérances qu'on avait formées. Le long des fleuves et des canaux, l'industrie s'est considérablement développée; des villes ont pris une extension extraordinaire (Dusseldorf, par exemple, qui a vu dans dix ans sa population s'augmenter d'un tiers). Brême est devenu un port de premier ordre et Hambourg le port le plus fréquenté du monde. Grâce au *développement de la batellerie*, le combustible et les matières premières sont amenés à bon marché par tout l'empire, et les produits des fabriques, même les plus lourds, peuvent être conduits dans les pays voisins ou à la mer par les voies d'eau et dans des conditions de bon marché telles que le prix du transport ne les grève pas trop pour leur rendre impossible la concurrence avec les articles étrangers. Par suite de l'abondance du fret que la navigation intérieure vient ainsi apporter à la côte, la marine marchande de l'Allemagne a pu prendre un développement considérable.

En dix ans, elle a doublé son tonnage de vapeurs et d'après les statistiques de l'empire, qui cependant ne comprennent pas les bateaux dont la capacité brute est inférieure à 50 mètres, elle avait, au 1er janvier 1897, une supériorité de 593 506 tonneaux sur l'ensemble de nos bateaux, et de 386 282 sur la totalité de nos vapeurs. Grâce à l'importance de cette marine, ainsi qu'au grand nombre des navires étrangers qu'attire l'abondance des marchandises venues de toutes les parties de l'Allemagne et de l'étranger (de l'Autriche notamment), les prix du fret sont plus bas que chez nous. D'autre part, comme l'Allemagne est reliée par des lignes de vapeurs directes avec les principaux pays d'écoulement de ses produits, ceux-ci évitent les frais de transbordement que, trop souvent, les nôtres doivent subir.

« Ainsi donc, l'Allemagne a su créer, rien que par le bon marché du transport, une situation particulièrement favorable à ses produits. »

Enfin, il serait nécessaire de voir établir sérieusement en France un courant favorable à l'amélioration de nos ports. Nos voisins, à Gênes, à Barcelone, en Angleterre, à Anvers, Amsterdam, Hambourg, Brême Liverpool, ont dépensé et dépensent des sommes énormes pour la construction et l'installation de leurs ports. Seuls, en France, nous faisons trop peu, et surtout trop tard[1].

Que l'on étudie ces améliorations; qu'il y ait partout des installations hydrauliques perfectionnées;

1. L'état actuel du port du Havre en est une preuve malheureusement trop convaincante.

qu'on abaisse les droits de quai, les frais sanitaires, les droits de pilotage; qu'on établisse des voies ferrées longeant tous les quais et permettant au navire de prendre ou décharger sa marchandise directement dans le wagon qui doit traverser la France; qu'on secoure sous ces diverses formes la marine marchande, et elle saura se relever.

Comme on le voit, le relèvement de la marchande dépend de tout un ensemble de réformes. Mais, tandis que les armateurs placent en première ligne le *rétablissement de la demi-prime aux navires de construction étrangère francisés*, les constructeurs n'y sont nettement opposés et recommencent avec énergie la campagne qu'ils ont victorieusement menée en 1893.

Ils sont du reste soutenus par les représentants des grandes Compagnies postales subventionnées, qui possèdent des chantiers où elles construisent leurs navires et qui sont ainsi tout particulièrement favorisées. En effet, ces Compagnies bénéficient d'importantes subventions pour leurs services postaux; elles jouissent de la prime à la navigation au long cours et au cabotage international pour leurs services libres, de la prime à la construction pour les navires qu'elles construisent pour leur propre compte et pour ceux qui leur en commandent. Elles souhaitent donc ardemment que la situation actuelle dure le plus longtemps possible.

M. Chaudoye, directeur général des Ateliers et Chantiers de la Loire; M. Jouet-Pastré, président du conseil d'administration des Forges et Chantiers de la Méditerranée; M. Daymard, directeur des chantiers de

la Compagnie transatlantique; M. Lefèvre-Pontalis, président des Messageries maritimes, ont, tour à tour, protesté éloquemment au sein de la commission extra-parlementaire contre le rétablissement de la demi-prime et ont reproduit les arguments que nous avions déjà entendus en 1893.

« Si les intérêts de l'armement étaient seuls en jeu, dit au nom des constructeurs M. Jouet-Pastré — dont nul plus que nous, d'ailleurs, n'apprécie le caractère et le savoir technique — la conclusion des armateurs tendant au rétablissement de la demi-prime pourrait être justifiée; mais on ne saurait perdre de vue que le législateur de 1893 a pensé, à juste titre, qu'une nation maritime ne peut se passer de chantiers ni d'ateliers pour construire des navires et des machines marines, et qu'il a entendu encourager la construction en même temps que l'armement. Or, le rétablissement de la demi-prime pour les navires de provenance étrangère amènerait infailliblement la ruine des établissements qui construisent exclusivement pour le commerce et le dépérissement des autres, au grand détriment d'une population ouvrière nombreuse et intéressante au premier chef.

« Le mal dont souffre notre marine de commerce n'est point causé par le seul fait du prix plus élevé du navire français.

« La différence des prix, d'ailleurs, a été souvent présentée d'une manière inexacte et exagérée. L'armateur français qui demande des propositions à l'un de nos chantiers lui remet en général une spécification des plus minutieuses, exige que toutes les installations soient exécutées suivant ses propres usages,

sous la surveillance constante de ses agents, avec des matériaux de premier choix. Le même armateur traitant avec un chantier anglais est au contraire forcé de se plier aux usages du constructeur étranger, qui ne se prêterait pas, comme nous le faisons, à suivre pas à pas les instructions qui pourraient lui être données. Cette facilité d'entente entre l'armateur et le constructeur est un avantage dont on reconnaît volontiers la valeur d'une manière générale; mais il est rare que, lors des négociations, on consente à la traduire par un chiffre de plus-value. Il en est de même de l'exécution plus soignée, de la moindre consommation de charbon; on ne les nie pas, en général, mais on n'en tient pas compte dans la comparaison des prix. Et dans cette comparaison entre nos propositions et celles des chantiers anglais, quel prix nous oppose-t-on? Toujours le plus bas parmi les offres reçues, lors même qu'il émanerait d'un chantier de second ordre et se rapporterait à une spécification moins complète et à des conditions moins rigoureuses. Les prix anglais sont, en effet, très différents entre eux. Ainsi, pour un paquebot de 4 000 tonnes, les offres de dix chantiers différents ont varié de 1 316 000 à 1 682 000 francs, ce qui réprésente une différence de plus de 25 pour 100.

« Ce qu'on appelle le *prix anglais* n'est donc pas en général bien déterminé et la comparaison ainsi faite est souvent loin d'être équitable.

« Le *prix français*, au contraire, varie très peu, parce que les conditions d'exécution sont sensiblement les mêmes dans les deux ou trois chantiers de construction navale et que partout les prix sont éta-

blis *sans marge*, c'est-à-dire très voisins du prix de revient et souvent un peu au-dessous de ce prix. Nous sommes loin, en effet, de jouir des avantages dont dispose l'Angleterre pour l'économie et la rapidité des constructions. Nous n'avons pas en France une industrie métallurgique aussi puissante, capable de livrer quinze jours après commande les matières nécessaires à la construction d'un navire ; il n'existe pas de constructeurs spéciaux pour livrer immédiatement les appareils et organes accessoires. Enfin, et c'est là une réelle infériorité dont nous évitons en général de parler, le rendement de la journée de l'ouvrier est bien moindre. Ainsi une équipe de riveurs chez nous, lors même qu'elle travaille à la tâche à un tarif avantageux, ne met en place par journée de dix heures, que 150 rivets, tandis qu'une équipe anglaise composée du même nombre d'hommes, parvient à en placer 250 ou plus encore. Et nous sommes impuissants contre cet état de choses, le recrutement de notre personnel ouvrier n'étant pas assez assuré pour exciter l'émulation par la crainte du congédiement ; d'autre part la perspective d'un gain plus élevé ne l'emporte pas en général, surtout chez nos populations du Midi, sur la crainte de produire trop de travail et de voir peu à peu augmenter les exigences des chefs de travaux.

« Ces faits sont en général bien connus des armateurs, aussi ne saurait-on nous reprocher de tenir nos prix élevés pour en tirer un large bénéfice ; on se borne à constater notre infériorité en l'expliquant parfois d'une manière vague par l'élévation de nos frais généraux, mais sans jamais indiquer d'une

manière précise un ordre de dépense qui pourrait être réduit ou supprimé. Nous luttons contre des difficultés nées de la force des choses, de notre situation géographique, de l'état général de notre industrie, de la disposition d'esprit de nos populations. D'autres industries sont dans des conditions analogues, et le gouvernement assure leur existence par une protection judicieusement proportionnée; pourquoi n'en serait-il pas de même de l'industrie des constructions navales, pourquoi se borne-t-on à conclure que, puisque les navires sont moins chers en Angleterre, il faut fermer les chantiers français et donner à l'armateur la facilité d'acheter les navires anglais au prix anglais et lui donner de plus une prime pour lui permettre de lutter avec un concurrent étranger?

« Car, si ce n'est pas là le but avéré des partisans de la revision de la loi de 1893, il n'est pas douteux que telle serait la conséquence forcée de la mesure proposée par eux.

« L'Angleterre est devenue le marché du monde entier pour les navires. Les chantiers y foisonnent, le mot n'a rien d'excessif, ce qui leur a permis de se spécialiser. Chacun d'eux ne fait qu'un petit nombre de types de bâtiments, toujours les mêmes et ils arrivent à les produire à un bon marché incroyable.

« Chez nous, au contraire, les chantiers sont obligés, en raison du peu de commandes qui leur sont offertes, d'accepter tout ce qui se présente. Chaque fois, à de rares exceptions près, ce sont des études nouvelles, des tâtonnements, des écoles; en un mot;

dont le profit se trouve perdu pour les constructeurs à venir.

« Enfin, d'une manière générale, et les armateurs le reconnaissent sans difficulté, le travail qui sort de nos chantiers est plus soigné; cela tient à ce que chez nous c'est le même personnel qui construit pour la marine du commerce et pour la marine militaire, qu'il a des méthodes de travail particulièrement précises et conformes aux meilleures règles de l'art.

« D'autre part, l'armateur est plus exigeant chez nous qu'il ne l'est en Angleterre; nous sommes obligés de subir ses exigences, souvent onéreuses, sous peine de voir s'éloigner le peu de commandes qui nous sont confiées.

« Les armateurs nous disent : Pourquoi vous opposer au rétablissement de la demi-prime? elle nous est nécessaire pour nous développer. Acceptez-la donc dans votre propre intérêt, car, lorsque nous serons devenus prospères, vous profiterez de la prospérité générale et vous retrouverez alors des commandes plus abondantes. D'ici là, tâchez de vivre avec les réparations.

« Quand les armateurs seront devenus prospères dans ces conditions, les chantiers auront vécu. Et on ne ressuscite pas des chantiers morts, car, en particulier, leur personnel ouvrier, dont l'éducation spéciale est si longue à faire et a besoin de toute la force des traditions, aura complètement disparu, dispersé par l'obligation de chercher hors des ports un travail qu'ils n'y trouveraient plus.

« Quant aux réparations qu'on nous présente comme

un moyen d'existence provisoire, leur importance n'est pas suffisante pour alimenter nos chantiers.

« Il est donc bien démontré que le rétablissement de la demi-prime entraînerait, sans espoir de retour, la disparition de nos chantiers. Ce serait une de nos industries les plus nationales, les plus nécessaires à la grandeur du pays, sacrifiée définitivement à l'Angleterre, et aussi à l'Allemagne, dont les chantiers ont pris dans ces derniers temps un essor prodigieux et tel qu'ils commencent à devenir un sujet d'inquiétude pour les Anglais eux-mêmes. Et ce qui rendrait le sacrifice impardonnable, c'est qu'il serait consommé avec l'aide du Trésor national.... »

Mais là ne se bornent pas les objections contre la modification de loi de 1893.

Nous nous souvenons qu'au cours des longues discussions qui ont eu lieu à maintes reprises dans les Commissions ou à la tribune de la Chambre sur la demi-prime aux navires de construction étrangère francisés, plusieurs de nos honorables collègues étaient préoccupés par la *francisation* et craignaient que cette mesure ne fût la source de fraudes de toute espèce. Aussi, voudrions-nous définir exactement en quoi consistent la francisation et les formalités qui l'accompagnent.

Un navire acheté à l'étranger ne peut quitter le port étranger sans être auparavant :

Rayé des registres de la douane du pays;

Francisé provisoirement par le consul de France, qui n'opère cette francisation que sur le vu de pièces officielles dressées par les officiers ministériels. Ces pièces sont : soit le contrat de construction consta-

tant que le navire a été construit pour le compte de l'armateur français qui demande la francisation; soit un acte de vente en bonne forme constatant l'acquisition.

Cette francisation consulaire n'est que provisoire et ne donne pas droit à la prime, bien qu'elle impose immédiatement toutes les charges de la législation française.

Pour avoir droit à la prime, le navire doit être francisé définitivement, ce qui ne peut avoir lieu que dans un *port français*, sur le vu du certificat de francisation provisoire dressé par le consul de France. Cette francisation définitive est soumise aux règles suivantes :

L'armateur doit être citoyen français; il doit prêter serment entre les mains de l'autorité judiciaire et jurer que la moitié au moins du navire appartient à des citoyens français. Les pièces à l'appui de cette déclaration peuvent être demandées. Ce n'est qu'après cette formalité remplie que la douane procède à la jauge du navire et à son immatriculation.

Cette opération est entourée des précautions les plus propres à établir d'une façon parfaite le signalement du navire.

Le navire est ensuite inscrit sur les registres de l'administration de la marine, et dès ce moment son armement et les moindres actes de son armateur sont placés sous le contrôle de cette administration, qui a sur le navire, au point de vue des réquisitions à exercer, un pouvoir considérable.

Enfin, la loi du 27 vendémiaire an II (18 octobre 1793) prescrit à l'article 15, § 4, que :

Tous ceux qui prêtent leur nom à une francisation frauduleuse ou qui, la connaissant, n'empêchent pas la sortie du navire, ou disposent de la cargaison d'entrée, ou fournissent une cargaison de sortie, sont condamnés à 6000 francs d'amende.

Le capitaine est déclaré incapable de remplir aucun emploi et de commander un bâtiment français. Le jugement est publié et affiché. (Commentaire de Toussaint, complémentaire.)

Mais ce n'est pas fini :

Le navire français est tenu de recevoir *un permis de navigation* et il ne peut quitter le port sans être, d'une part, muni de ce permis, d'autre part, *armé* et *expédié*.

L'armement se fait au moyen d'un rôle d'équipage dressé par les soins de l'administration de la marine, en présence des intéressés, c'est-à-dire des marins embarqués sur ledit navire. Ces marins immatriculés appartiennent à l'inscription maritime. Ils doivent justifier de leur identité au moyen de leurs permis spéciaux dits *permis d'embarquement*.

Aux termes de la loi, tous les officiers doivent être français ainsi que les trois quarts au moins des matelots et chauffeurs. C'est l'administration de la marine qui veille à l'exécution de cette loi au moment de l'armement du rôle.

Muni de son rôle d'équipage, le navire demande ses expéditions pour le port dans lequel il doit se rendre. Il est remis au capitaine un bulletin qui doit être visé par le consul ou l'agent consulaire français de tout port dans lequel il touche.

En outre de ces formalités concernant l'administra-

tion de la marine, le navire doit en remplir d'autres relativement à l'administration de la douane et être *expédié en douane*, terme technique. Ajoutons aussi les formalités sanitaires, ainsi que les visites maritimes des officiers visiteurs, qui créent ainsi une garantie de plus.

Aucun navire ne peut sortir d'un port sans avoir justifié qu'il a rempli toutes les formalités que nous venons d'indiquer. Les services actifs de la douane et de la marine ont pour mission spéciale de s'en assurer avant le départ de tout navire battant pavillon français.

On reconnaîtra, nous l'espérons, que toutes les précautions dont sont entourées la *francisation* et la délivrance du *permis de navigation*, rendent absolument chimériques les craintes de fraude et que tout navire, qu'il ait été construit sur le sol national ou sur un chantier étranger, a besoin pour entrer dans la famille de la marine française et pour naviguer, d'être pourvu d'un véritable *état civil.*

Pour décider entre armateurs et constructeurs, nous nous appuierons sur l'opinion d'un homme dont personne ne niera la compétence, et qui portait le plus vif intérêt aux chantiers français.

M. Dupuy de Lôme s'exprimait en ces termes : « *Les chantiers français pourront prospérer à une condition, c'est qu'il y ait une marine marchande prospère, c'est qu'il y ait des armateurs pour leur faire des commandes* ».

Nous avons rappelé ces paroles dans le discours que nous avons prononcé à la Chambre, le 16 janvier

1893, et nous ajoutions que le rapport de M. Dupuy de Lôme avait, pour ainsi dire, servi de base à la loi de 1881. Essayant de réagir contre l'expression souverainement impropre de *demi-prime à la construction étrangère*, qui avait troublé la Chambre et surpris sa religion, nous expliquions que les charges grevant spécialement la marine française peuvent être évaluées à 0 fr. 55; que cette somme devait être octroyée à tous les navires battant pavillon français, quelle que fût leur provenance, pour les mettre à même de lutter contre leurs concurrents étrangers. Quant aux navires construits en France, ils recevraient une somme de 1 fr. 10. Il n'était donc aucunement question de donner une prime à la construction étrangère, puisque la somme de 1 fr. 10 allouée aux navires construits en France se dédoublait en 0 fr. 55 représentant une véritable prime, et les 55 autres centimes étaient la compensation des charges spéciales grevant la marine française. Il était indispensable de bien élucider ce point; les constructeurs, en 1893, ont tiré grand parti de la confusion qui existait dans l'esprit d'un nombre considérable de nos honorables collègues. Nous tenons à ce que l'on sache bien comment il faut traduire cette appellation fausse de *demi-prime à la construction étrangère*, car les mêmes efforts seront certainement tentés à nouveau devant le Parlement.

Comme l'a dit M. Bernard, président de la Compagnie Nantaise de Navigation, au sein de la Commission extra-parlementaire :

« L'intransigeance des constructeurs, dans la question de la demi-prime, perpétue un conflit déplorable

entre deux grandes industries nécessaires au développement des forces vitales du pays.

« Ce que les constructeurs ont obtenu avec la loi de 1893, ce n'est pas une protection même excessive, c'est un monopole.

« Quels ont été pour l'armement français les résultats de cette législation? Alors que le développement maritime de tous les autres pays suivait une progression normale, la France seule perdait encore du terrain.

« Le législateur de 1881 avait maintenu la faculté qui existait d'acheter des navires à l'étranger, mais il avait songé à autre chose : défendre et favoriser les constructeurs français en permettant aux armateurs de vivre. Aussi avait-il dit à ces derniers : Je reconnais que je vous impose des charges qui vous constituent en état d'infériorité vis-à-vis des autres marines; je vais, sous forme de prime, vous en donner la compensation; mais j'ai à défendre d'autres intérêts que les vôtres. Vous n'aurez droit à la totalité de cette prime que si vous faites construire vos navires en France. Si, pour des raisons que j'ignore, prétentions exagérées des constructeurs, besoin pressant de navires, vous ne pouvez en trouver chez vous, je vous autorise à aller les prendre à l'étranger; mais, dans ce cas, vous n'aurez que la moitié de la prime.

« Ces idées étaient sages; elles montrent que le grand but que l'on poursuivait à cette époque, c'était l'encouragement à une marine défaillante, le relèvement et le développement du pavillon français. Là était la raison d'être des mesures préconisées; ces raisons sont aujourd'hui encore les mêmes, on n'en

affaiblira pas, quoi qu'on en dise, la portée capitale.

« La première condition que doivent réclamer les armateurs français est donc qu'on leur rende l'existence possible en les plaçant dans des conditions générales telles qu'ils ne soient pas certains à l'avance de succomber dans la lutte contre ceux des autres pays, et pour cela, il est indispensable que le navire ne leur coûte pas plus que celui des rivaux.

« La vérité c'est que les constructeurs ne voient dans la construction des navires du commerce qu'un appoint. Leur existence et leur prospérité dépendent des commandes de l'État dont ils sont devenus les clients; leurs chantiers sont avant tout des succursales des arsenaux de l'État. Ce qu'ils souhaitent par-dessus tout, ce sont de grosses commandes de l'État; c'est bien naturel, puisqu'ils y gagnent leur vie.

« Nous sommes bien loin de l'époque où, pour obtenir la suppression de la demi-prime accordée par la loi de 1881 aux navires de construction étrangère, les constructeurs présentaient les constructions pour la marine marchande comme leur seule ressource. Déjà ils contestaient les affirmations des armateurs quant à la différence des prix; à les entendre, c'était pour quelques milliers de francs que les armateurs allaient au dehors chercher des navires. Ils parlaient des effets de la concurrence entre les chantiers français, ils promettaient de développer encore plus leur outillage pour produire plus vite et à meilleur marché.

« Que s'est-il passé depuis 1893?

« Tout d'abord les constructeurs ont recherché les commandes des armateurs; ils ont consenti des prix presque modérés, l'écart entre les Anglais et eux

n'était parfois que de 37 1/2 p. 100 (voiliers pour la maison Bordes). Quelques commandes sont arrivées; un nouveau chantier s'est même créé pour la construction des voiliers. Puis, peu à peu, les choses ont changé d'aspect; les commandes de l'État étaient abondantes, les prétentions ont augmenté. Dans certains cas, au lieu des 37 1/2 d'écart, dont je viens de parler, on demande maintenant 70 p. 100; on augmente les délais de livraison.

« Comment veut-on, dans de semblables conditions, que des armateurs, quand même ils en auraient la volonté, puissent sérieusement songer à faire construire en France?

« En Allemagne, il y a à peine cinq ans, les armateurs étaient tributaires des chantiers anglais pour les grands steamers à marche rapide. Aujourd'hui, les grands chantiers allemands exécutent non seulement aussi vite et aussi bien que les Anglais, mais il y en a qui recherchent des commandes au dehors, parfois à meilleur marché que ceux qui hier étaient nos maîtres à tous dans cette industrie de la marine. On compte actuellement vingt-neuf importants chantiers allemands, et dans le nombre quelques-uns qui, par la bonne exécution du travail et le prix, rivalisent avec les plus grands chantiers anglais, tandis que nos chantiers, en faveur desquels pourtant la loi de 1893 a consacré d'importantes dispositions protectrices, sont, de l'aveu de tous, au point de vue du navire marchand, dans une situation d'infériorité notoire. »

M. J. Duprat, dans son rapport du 12 février 1898 à la Commission des armements du Conseil supérieur de la marine marchande a donné à cette der-

nière constatation toute sa signification et sa véritable portée.

« Les Allemands ont, tout d'abord, créé leur matériel en achetant où ils le pouvaient, dans les meilleures conditions possibles, les navires dont ils avaient besoin. Puis, peu à peu, d'abord pour l'entretien de ces navires, ensuite pour leur renouvellement, des chantiers allemands se sont créés sur plusieurs points du territoire et, à mesure que la prospérité de l'armement s'accentuait, ces chantiers se sont étendus et outillés à tel point, que, dans l'état actuel, ils produisent, à des conditions comparables à celles des chantiers anglais, les steamers de commerce de la plus grande dimension. »

Nous ne demandons pas autre chose et nous ne pouvons apercevoir comment le système qui a si bien réussi aux Allemands pourrait causer la ruine et la disparition des chantiers français.

Nous comprenons d'autant moins l'opposition systématique des constructeurs que les nouvelles dispositions prises par le Parlement pour la réfection et l'augmentation des unités de notre flotte de guerre vont singulièrement aggraver les difficultés qu'ils éprouvent déjà à remplir, à des prix et dans des délais à peine raisonnables, les commandes de l'industrie privée. Il n'est un secret pour personne que le ministre de la marine s'est adressé à nos divers chantiers de construction pour l'exécution du programme voté par le Parlement, et qu'une très large part leur a été réservée sur le crédit ouvert pour son exécution. Nous approuvons très fort ce mode de procéder, car il eût été onéreux de confier des travaux aussi importants

uniquement aux arsenaux de l'État. On aurait été obligé de faire des dépenses lourdes pour la création d'un nouvel outillage et de recruter un nombreux personnel d'ouvriers, dont il eût été difficile de se séparer à la fin de l'exécution du programme. C'était donc l'avenir de nos finances qui était en jeu.

Mais nous sommes en droit de nous demander comment nos chantiers pourraient tenir tête, d'une part, aux travaux de notre flotte de guerre, qui, pour des intérêts supérieurs, doivent être terminés dans un délai rapproché; et, d'autre part, au renouvellement de notre flotte marchande et à son développement.

Si on laisse de côté les commandes de navires faites antérieurement au 1er janvier 1897, les constructions neuves à effectuer pendant les années 1897 à 1903 comportent une dépense totale approximative de 623 640 000 francs, ainsi répartie :

Mise en chantier.	Arsenaux.	Industrie.
En 1897.............	88.800.000 fr.	69.960.000 fr.
En 1898.............	69.920.000	27.540.000
De 1899 à 1903......	138.485.000	228.935.000
	297.205.000	326.435.000
	623.640.000 fr.	

Il faut noter :

Que les chiffres donnés ci-dessus pour les années 1899-1903 ne sont qu'approximatifs. Ils dépendent, en premier lieu, des disponibilités de main-d'œuvre dans les arsenaux, lesquelles pourront faire varier, dans une certaine mesure, la répartition des dépenses entre l'industrie privée et les chantiers de l'État; en second lieu, des crédits qui seront votés chaque année

par le Parlement au titre des constructions neuves;

Qu'en toute hypothèse, il n'est pas possible de fixer par avance la part qui reviendra à chacun des chantiers dans la somme totale des commandes faites à l'industrie privée, attendu que cette répartition dépendra des résultats donnés par les adjudications, après appel à la concurrence.

« Dans la question qui nous occupe, a dit M. Durassier, directeur au Ministère de la Marine, ce qui importe, c'est de classer, de sérier les intérêts selon le degré d'importance, de généralité et d'urgence par rapport à la puissance de la France. Il faut dégager l'intérêt national. Eh bien, de ces trois intérêts : celui de l'armement, auquel est intimement lié l'intérêt des marins de nos ports, celui de l'industrie et du commerce d'exportation, celui des constructions navales, je dis que le dernier, si important qu'il soit, n'est pas, dans les conjonctures présentes, celui qui doit primer les autres. Le sort de nos chantiers est moins alarmant, leurs souffrances appellent un remède moins urgent que l'armement.

« Donc, il faut porter secours en premier lieu à l'armement; d'abord parce que c'est de lui que découle le sort des nombreux marins qu'il emploie et salarie, ensuite parce que c'est de lui que dépend aussi, dans une mesure malheureusement moins grande qu'on le souhaiterait, mais qui n'est pourtant pas négligeable, le bateau à construire ou à réparer.

« Il ne faut pas rapetisser cette question de la marine en la réduisant seulement à l'étude d'un régime de faveur à accorder à une industrie particu-

lière. Il faut tenir compte de l'importance de la grande fonction économique à laquelle répond la marine marchande.

« La marine marchande mérite un régime d'exception parce qu'elle n'est pas une industrie au même titre que les autres. C'est une force, une force d'expansion commerciale.

« La navire est l'instrument de propagation le plus puissant des produits d'un pays. A tort ou à raison la marchandise qui arrive sur un marché d'outre-mer possède, avec le pavillon qui la couvre, une sorte de solidarité qui, aux yeux du consommateur étranger, se confond avec le pays d'origine et se substitue en quelque sorte à la marque de fabrique. Que de produits de fabrication française passent à l'étranger pour des articles anglais, uniquement parce qu'ils sont apportés par des navires anglais! Et nos concurrents se gardent bien de rien faire pour dissiper une confusion qui leur profite. Grâce à cette sorte de démarquage de nos produits, ils laissent leurs clients prendre l'habitude d'adresser leurs commandes aux maisons anglaises.

« Une saine politique commerciale, dans un pays qui, comme le nôtre, est admirablement situé pour rayonner économiquement, doit donc consister, non pas sans doute à sacrifier les autres branches d'industrie à la marine marchande, mais à ne rien négliger pour porter cet instrument de diffusion commerciale par excellence à son maximum de développement, ou tout au moins à la maintenir sur un pied d'égalité vis-à-vis de la concurrence étrangère. »

Nous partageons entièrement l'opinion de M. Du-

rassier. Nos chantiers construisent certainement avec une grande perfection, et personne plus que nous n'est disposé à le reconnaître et à le proclamer; mais ils ont deux grands défauts : *la cherté et la lenteur.* De plus, nous n'avons pas en France de marché de bateaux; on n'en trouve jamais de tout faits et il faut toujours les commander, ce qui entraîne de longs délais et paralyse l'armateur dans l'accomplissement de tel ou tel projet qu'il faudrait réaliser promptement pour pouvoir le mener à bien.

Nos chantiers de construction peuvent être employés par les Compagnies subventionnées; mais ils sont matériellement inabordables pour la marine marchande libre.

Afin qu'on puisse se rendre compte du rôle joué par la prime à la construction, nous avons relevé les allocations de cette nature attribuées à neuf navires de différents tonnages, construits dans ces dernières années, et nous avons dressé le tableau suivant :

NAVIRES	PRIMES SUR la coque. 65 fr. par tonneau de jauge brut.	PRIMES SUR les machines. 15 fr. par 100 kilogs.	MONTANT TOTAL DE LA PRIME
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
A	388.023 »	159.779 40	547.801 40
B	387.667 20	162.894 60	550.561 80
C	404.876 78	148.118 40	552.995 18
D	272.916 15	67.336 »	340.251 15
E	210.786 60	23.661 60	234.448 20
F	434.262 61	191.059 20	625.322 01
G	156.456 95	31.170 »	187.626 95
H	218.040 55	35.368 »	273.408 55
I	218.040 55	55.440 »	273.480 55

Nous avouons franchement que, malgré le coût élevé des navires actuels, nous sommes surpris que l'allocation de sommes relativement aussi rondes pour les coques et les machines, ne permette pas à nos constructeurs de livrer à meilleur marché les navires dont notre marine a un besoin urgent. Que de fois avons-nous entendu nos armateurs, très décidés à commander des navires suivant les données nouvelles, nous dire avec découragement : « Les prix qu'on demande ne nous permettent pas de joindre les deux bouts, en comptant la prime à la navigation, bien entendu. Ils représentent le double de ceux pratiqués en Angleterre. De plus, on exige trente mois pour la livraison. Dans ces conditions, nous sommes obligés, bien à contre-cœur, d'y renoncer. »

Aussi, en attendant que nos chantiers se soient mis en mesure de construire à meilleur marché, nous ne voyons d'autre moyen pour permettre à notre marine de renouveler son vieux matériel, que de revenir au système qui a existé longtemps et que nous avons défendu en 1893 : la *demi-prime à la construction étrangère.* Si on n'y recourt pas promptement, conformément au vœu de la commission des armements de la marine marchande, nous en serons réduits, avant peu, aux seules Compagnies postales subventionnées; la marine libre ira de plus en plus en dépérissant et disparaîtra à bref délai, au grand détriment de nos chantiers, des ateliers de réparations et du commerce général français.

Les tendances économiques de la majorité du Parlement ont laissé supposer à certains membres

du Conseil supérieur et de la Commission extraparlementaire que le rétablissement pur et simple de la demi-prime aux navires de construction étrangère francisés ne serait pas voté. Aussi, comme tous s'accordent sur la nécessité impérieuse d'améliorer la situation présente, se sont-ils ingéniés à trouver des systèmes qui ne portent pas ombrage à l'esprit protectionniste des Chambres.

Des personnes étrangères au Conseil et à la Commission ont même adressé des propositions, parmi lesquelles nous en avons retenu une, assez originale. A la date du 3 mars 1898, M. Bossut-Plichon, de Roubaix, propose une adjonction à la loi du 30 janvier 1893, ainsi conçue : « *A partir de la promulgation de la présente loi, tout armateur français, individu ou association, faisant franciser un ou plusieurs navires de mer, construits en France, acquerra de ce fait la faculté de faire franciser un ou plusieurs navires de mer de même nature, c'est-à-dire vapeur pour vapeur, voilier pour voilier, construit à l'étranger, d'une même jauge approximative, sous un régime spécial qui accordera aux navires étrangers ainsi francisés une prime de navigation égale à la moitié (peut-être pourrait-on demander les deux tiers) de la prime dont ils bénéficieraient s'ils avaient été construits en France.* »

« Le système indiqué dans ce projet de loi, dit M. Bossut-Plichon, aurait l'avantage, au point de vue général et parlementaire, de ne rien innover, puisqu'il constitue un retour, d'ailleurs très atténué, à la loi de 1881. Au point de vue de l'armement, il ne vaudrait certainement pas le rétablissement pur et simple de la demi-prime, mais il aurait probablement plus de

chances d'être adopté par la Chambre. Son adoption par les représentants de la construction française marquerait un pas fait vers la conciliation. Il est d'ailleurs certain que mieux vaudrait pour les chantiers français construire la moitié d'une flotte marchande, qui pourrait être importante, que de se réserver le monopole de la construction d'une flotte... qui ne se construit pas. »

La Chambre de commerce de Nantes et M. Bordes étaient d'avis qu'on accordât une prime identique à tout navire naviguant sous pavillon français, 1 fr. 50 pour les vapeurs, 1 fr. 70 pour les voiliers, avec les décroissances actuelles, et de relever à 65 francs par tonne de jauge brute le droit de francisation sur les navires construits à l'étranger.

M. Daymard, ingénieur en chef des chantiers de Penhoët et de la Compagnie transatlantique, voulait amender la loi de 1893 en allouant aux vapeurs une prime de navigation de 1 fr. 50 par tonneau de jauge et par 1000 milles parcourus, au lieu de 1 fr. 10, avec décroissance de 5 centimes par an.

M. Duprat, directeur de la Compagnie des Chargeurs réunis, proposait d'allouer : une prime de 70 centimes par tonneau de jauge brute et par 1000 milles parcourus, aux navires se livrant à la navigation du long cours, portant le pavillon français ; une prime égale aux deux tiers de celle allouée à la navigation de long cours aux navires se livrant à la navigation du cabotage international ; une prime supplémentaire de 1 franc par tonneau de jauge brute et par 1000 milles parcourus aux navires construits en France. Ces primes auraient cessé totalement à l'expiration de la quin-

zième année de l'existence du navire. La prime aurait été augmentée de 15 p. 100 pour les navires à vapeur affectés à des lignes à départs réguliers de France et pour les parcours ne dépassant pas, à l'aller, 6500 milles. Elle aurait été augmentée de 25 p. 100 pour les mêmes catégories de navires desservant les destinations éloignées de plus de 6500 milles du port de départ de France.

Ces projets présentent l'inconvénient d'aggraver fortement les charges du Trésor, déjà lourdes; celui de M. Duprat doublerait au moins le crédit de 12 millions environ inscrit au budget sous la rubrique « primes à la marine marchande ». En prévoyant un accroissement de la flotte à peu près égal à celui qui a suivi la loi de 1881, les primes de navigation atteindraient dès la première année 25 ou 26 millions. Nous doutons fort que la commission du budget se prête jamais à une pareille augmentation de dépenses.

Désireux de tout concilier et de faire disparaître ce mot de « prime » qui le choque à bon droit, M. Estier, membre de la Chambre de commerce de Marseille, a rajeuni et complété un ancien système, fort ingénieux. L'établissement de ce projet a certainement occasionné un travail considérable à notre compatriote et lui fait le plus grand honneur. M. Estier reprend le système des *Compensations d'armement*, qui consiste dans le jeu simultané de deux formes d'encouragement à la navigation :

Une compensation d'armement, quotité fixe par jour d'armement pour un même navire, quels que soient son âge et son origine ;

Une prime à la navigation, accordée seulement

aux navires de construction française, la quotité demeurant presque identique à celle qui est actuellement prévue par la loi de 1893 (16 francs au lieu de 15 fr. 68). Mais elle est payable en quinze ans au lieu de vingt-huit et la décroissance est différente.

Une haute personnalité commerciale, M. Henry Bergasse, dans une lettre ouverte en date du 1er mai 1898, préconise une combinaison se rapprochant de celle de M. Estier.

« Pour résoudre le problème, dit-il, et faire de la justice distributive, on devrait à notre avis décider :

« Que la prime à la navigation continuerait à être exclusivement réservée aux navires construits en France;

« Qu'il serait attribué, à titre de compensation aux charges que la législation et les règlements font peser sur les armements français dans l'intérêt de la marine militaire, à tout vapeur armé, battant pavillon français et faisant une navigation de concurrence, mais non subventionné, par tonneau de jauge nette et par jour, en supposant trois cents jours de navigation par an :

5 cent.	jusqu'à	1000 t.	soit	50 fr. p. jour	et	15.000 fr.	p. an.
4	—	2000	—	80	—	24.000	—
3 c. 1/3	—	3000	—	100	—	30.000	—
3 cent.	—	4000	—	120	—	36.000	—

« Seraient supprimées les surprimes, autres que celles qui pourraient être accordées aux vapeurs d'une vitesse minima de 14 nœuds, et pouvant servir comme transports de l'État pour transports d'hommes et de chevaux.

« Cette solution donnerait toute satisfaction aux

constructeurs puisqu'ils conserveraient intacte la situation privilégiée que leur fait la législation actuelle.

« Elle donnerait satisfaction aux armateurs qui trouveraient dans la compensation aux charges d'armement la possibilité d'acquérir des navires étrangers, immédiatement disponibles ou livrables dans de courts délais.

« L'accroissement de notre flotte marchande ne serait pas ainsi renvoyé à une époque lointaine et indéterminée, car, en l'état du nombre si limité des chantiers français construisant des bateaux à vapeur et de leurs engagements avec le Ministère de la marine, ils seraient dans l'impossibilité absolue de livrer un nombre de navires de quelque importance, à moins de délais s'étendant sur plusieurs années !

« Je résume ma pensée, en disant que tout armateur qui arme un navire, que ce navire ait été construit en France ou à l'étranger, qu'il soit plus ou moins âgé, rend un service au pays, en formant des marins pour sa flotte et en favorisant l'expansion de son industrie et de son émigration — et qu'à tous ces titres, il a droit aux encouragements et à l'aide de l'État. »

Au point de vue budgétaire, l'accroissement résultant de l'adoption des propositions de MM. Estier ou Bergasse serait certainement inférieur à l'augmentation de 107 p. 100 qu'entraînerait l'application du système de M. Duprat ; mais il n'en serait pas moins encore de 30 p. 100.

En dernière analyse, ainsi que nous l'avons répété bien souvent au sein du Conseil supérieur, de la Com-

mission et à la tribune de la Chambre, ainsi que l'a si justement déclaré M. G. Fermé, secrétaire général de la Chambre des négociants commissionnaires et du commerce extérieur de Paris : « La question de la marine marchande est double, elle concerne le commerce de mer et la construction maritime. Ce sont deux industries distinctes dont les intérêts sont, non pas contraires, mais différents, et on a nui à l'une et à l'autre en les confondant dans les mêmes dispositions législatives. »

Il ne serait que temps de reconnaître loyalement et courageusement cette erreur.

CHAPITRE V

Navigation postale.

La mode est à la vitesse. — Ce que coûte celle-ci. — Conditions indispensables pour l'obtenir. — Une formule. — Consommation de charbon. — Frais d'exploitation.

Vitesses moyennes réellement développées sur les grandes lignes de l'Atlantique par les paquebots des diverses nations. — Valeur des chiffres fournis. — Limites du rendement utile de la vitesse. — Emploi du pétrole dans la navigation à vapeur.

Utilisation des paquebots rapides comme croiseurs auxiliaires. — Opinion de MM. Raiberti et Pichon. — A notre avis, leur rôle doit être plus modeste. — Raisons à l'appui. — Vitesse. — Transport de troupes. — Ravitaillement. — Importance future de la guerre de course. — Vitesse des croiseurs les plus rapides et des croiseurs auxiliaires.

Nécessité de ménager des points d'appui à notre flotte commerciale comme à notre flotte de guerre.

Amortissement. — Réserves. — Assurances.

Aujourd'hui la mode est à la vitesse. Il faut aller vite et les nations maritimes sont en grande lutte pour obtenir le *record*. Les vitesses de 16 à 18 nœuds, qui étaient considérées comme fort belles, sont devenues des vitesses de « réactionnaires ». Il est indispensable de filer au moins 20 nœuds en service et nous avons vu des projets, assez chimériques d'ailleurs, de paquebot à 27 nœuds (plus de 50 kilomètres

à l'heure) à l'aide duquel on traverserait l'Atlantique en cinq jours!

Nous ne demandons pas mieux que d'aller vite. Mais, avant d'aborder l'étude des lignes postales subventionnées, nous jugeons utile de préciser :

Ce que coûte la vitesse et quelles sont les conditions indispensables pour l'obtenir;

Quelles sont les vitesses moyennes réellement développées sur les grandes lignes de l'Atlantique par les paquebots des diverses nations;

Quelle est la limite du rendement utile de la vitesse;

Quel peut être le véritable rôle des paquebots postaux rapides, comme croiseurs auxiliaires en temps de guerre.

I

Ce que coûte la vitesse. Quelles sont les conditions indispensables pour l'obtenir?

Le moindre accroissement de vitesse nécessite des dépenses considérables, car la vitesse ne suit que de très loin la puissance motrice. Elle ne croît pour un même navire que comme la racine cubique de ladite puissance développée par les machines; on la calcule par une formule classique qui répond assez bien au service pratique de la navigation courante jusqu'à 20 nœuds :

$$V = M\sqrt{\frac{F}{B^2}}$$

V représente la vitesse en nœuds;
M le coefficient d'utilisation;
F la force relevée à l'indicateur sur les pistons;
B^2 la section immergée en mètres carrés.

On dit encore :

Supposant une coque égale, la dépense croît avec la vitesse comme le cube de ces vitesses.

La dépense de deux navires de vitesse différente est proportionnelle au carré des différences de vitesse.

Nous ne croyons manquer de respect à l'égard d'aucun de nos honorables lecteurs, en essayant de nous expliquer d'une façon moins algébrique et moins technique.

Lors de la discussion sur les services maritimes postaux de l'Algérie, nous nous sommes efforcé d'exposer la question à la Chambre d'une façon aussi claire que possible; il nous sera permis d'utiliser cette étude pour donner plus de précision à notre raisonnement.

Nous avions pris le type des navires affectés aux transports algériens avec des vitesses diverses, en notant que le type de navire étudié était sensiblement le même comme portée en marchandises (légèrement décroissante toutefois), ce qui naturellement augmente les dimensions.

Nous supposions ces navires construits en France.

Pour passer de 10 nœuds en service à 18 nœuds, il nous fallait augmenter la force dans la proportion de 900 chevaux à 8500, soit 9 fois plus.

La consommation théorique du charbon s'élevait de 11 508 kilos par vingt-quatre heures à 117 000 kilos;

elle *décuplait* alors que la vitesse n'avait même pas *doublé*.

Le prix du navire ne décuplait pas, mais l'écart était encore respectable : 1 050 000 francs pour le navire à 10 nœuds contre 3 065 000 pour celui de 18 nœuds, ce qui représente le triple.

Le personnel nécessaire à la marche des navires variait également avec la rapidité. Il est clair qu'il faut plus de matelots, et surtout plus de mécaniciens, plus de chauffeurs, plus de soutiers. Aussi, passait-on de 38 hommes d'équipage, type du navire de 10 nœuds (y compris les restaurateurs et gens de service), à 117 hommes pour le navire de 18 nœuds. Sur ce nombre le service de la machine dans le navire à 10 nœuds nécessite 10 hommes. Dans le navire à 18 nœuds la machine seule nécessite 73 hommes, ce qui s'explique aisément, le navire à 10 nœuds ayant 4 foyers de chaudières en tout et le navire à 18 nœuds ayant 36 foyers.

Tout ceci se chiffre aisément.

Nous avons établi que le paquebot d'Algérie à 10 nœuds coûtait 26 797 francs par mois; celui à 15 nœuds 55 104 fr. 79, c'est-à-dire plus du double; celui de 18 nœuds, 92 305 fr. 49 par mois, ou trois fois et demie de plus.

On nous a objecté que le navire rapide est plus utilisable et fera dans son année un nombre de lieues marines plus grand. Dans la pratique, cela n'est pas complètement exact. En effet, le navire transportant des marchandises doit toujours séjourner un temps assez long dans les ports pour y effectuer ses opérations de déchargement et d'embarquement. En outre,

Quan-York et retour

Graphique A.

QUANTITÉ DE CHARBON CONSOMMÉ

5100 TONNES
5000
4800
4600
4400
4200
4000
3800
3600
3400
3200
3000
2800
2600
2400
2200
2000
1800
1600
1400
1200
1000

20"00

20

NOTA. — Le tracé donne une idée approximative du régime des variations dans la consommation de charbon par voyage, quand la vitesse elle-même varie, étant entendu que les modifications dans les vitesses ont forcément pour conséquence un changement dans les dimensions et la puissance des navires qui permettent de les réaliser dans une exploitation commerciale.

la machine et la coque fatiguant davantage à la mer, ont besoin de plus fréquentes visites, d'où des arrêts, des pertes de temps qui rendent en partie illusoire l'accroissement de la vitesse.

En d'autres termes, sur les lignes d'Algérie, la lieue parcourue à 10 nœuds revenait à 16 fr. 03, tandis qu'elle coûtait : à 15 nœuds, 25 fr. 16 et à 18 nœuds, 41 fr. 05.

Ce sont là surtout des chiffres de comparaison, car il convient de tenir compte du type plus ou moins luxueux de navire, de la somme qu'il importe de prélever pour réfection de chaudières et des éléments de frais généraux. Les indications que nous avions fournies à la Chambre étaient cependant aussi précises que possible.

Il peut être également intéressant de faire application de la même méthode aux paquebots de l'Atlantique, avec cette seule différence que nos calculs porteront, non plus sur un type unique, mais sur les différents navires mis en service par la compagnie concessionnaire.

TYPES	VITESSES	DÉPENSES TOTALES annuelles d'exploitation, 52 voyages aller et retour (moins dépenses commerciales).
		francs.
Labrador	11 nœuds 70	9.360.000
Normandie	15 — 15	14.560.000
Champagne	16 — 50	15.463.000
Touraine	18 — 10	18.650.000
Nouveau type	20 — 00	24.350.000

Le graphique A indique la consommation progressive de charbon au fur et à mesure que croît la vitesse.

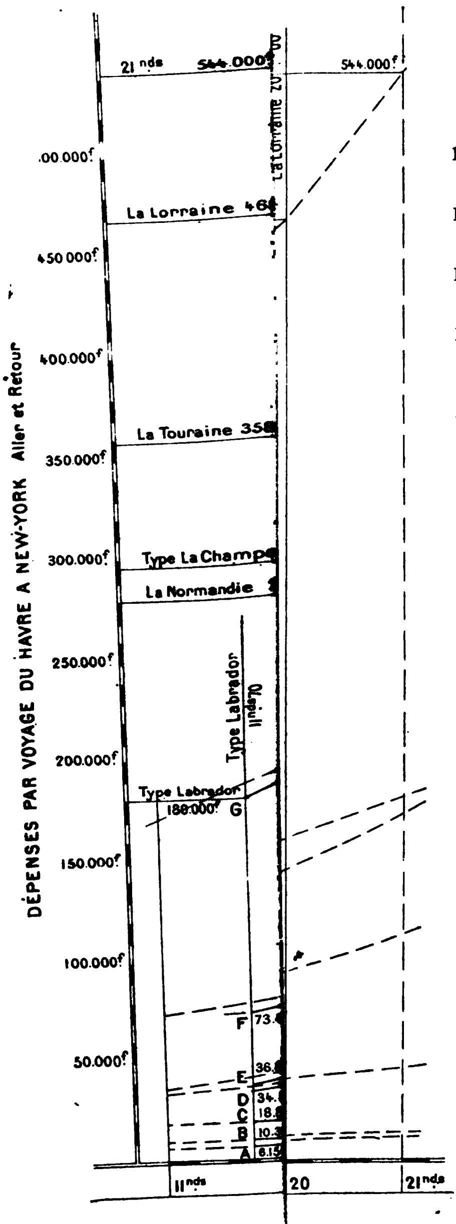
Comme en pareille matière on ne saurait trop rechercher l'exactitude, voici le détail des dépenses par voyage pour chacun des types indiqués.

NOMENCLATURE DES DÉPENSES	LABRADOR	NORMANDIE	CHAMPAGNE	TOURAINE	LORRAINE
	francs	francs	francs	francs	francs
Frais d'équipage, pont et machine..	18 875	22.700	23.570	33.460	41.538
Charbon, matières grasses et rechanges...	36.855	73.945	77.121	107.652	146.681
Droits maritimes et frais de port..	10.500	11.000	11.000	11.000	12.000
Entretien et assurances sur corps.	31.154	55.529	61.287	69.471	95.625
Dépenses diverses : paquebots désarmés, avaries etmanquants.	6.154	7.691	8.085	8.945	10.070
Frais généraux, intérêts et amortissement........	73.462	109.135	116.106	128.125	166.356
Totaux......	180.000	280.000	297.169	358.653	472.270
Soit par an pour 52 voyages......	9.360.000	14.560.000	15.453.000	18.650.000	24.350.000

(Non compris les dépenses commerciales afférentes aux recettes : nourriture des passagers, embarquement et débarquement des marchandises, commissions d'agents, etc.)

Le graphique B donne la figuration des chiffres relatés dans le tableau ci-dessus.

Frais d'exploitatiqquebots à diverses vitesses.



Graphique B.

LÉGENDE

Le tracé A est relatif au chapitre : Avaries et manquants.

Le tracé B est relatif au chapitre : Droits maritimes et frais de port.

Le tracé C est relatif au chapitre : Frais d'équipage (solde, nourriture).

Le tracé D est relatif au chapitre : Entretien ordinaire. — Refontes. — Assurances sur corps.

Le tracé E est relatif au chapitre : Charbon. — Matières grasses. — Appareils divers.

Le tracé F est relatif au chapitre : Amortissement. — Intérêt du capital engagé. — Frais généraux.

Le tracé G donne le total général des dépenses ci-dessus.

N. B. 1. Les dépenses indiquées par les tracés ne comprennent ni les frais du personnel civil employé au service des passagers, ni les dépenses de nourriture de ces derniers, ni les frais afférents aux marchandises (commissions, manutentions, réexpéditions, etc.), qui sont déduits directement des recettes dont ils absorbent une part importante pouvant aller, pour la ligne de New-York, jusqu'à 25 0/0.

N. B. 2. Les tracés donnent une idée approximative du régime des variations des frais d'exploitation quand la vitesse varie, étant entendu que les modifications dans les vitesses ont, forcément, pour conséquence un changement dans les dimensions et les puissances des navires qui permettent de les réaliser dans une exploitation commerciale.

II

Quelles sont les vitesses moyennes, réellement développées sur les grandes lignes de l'Atlantique, par les paquebots des diverses nations?

Les résultats des traversées effectuées en 1896 sur la ligne de New-York par les paquebots des compagnies Cunard, White Star, American Line, Hambourgeoise Américaine et Compagnie générale transatlantique sont consignés dans le tableau suivant :

COMPAGNIES	NOMS DES NAVIRES	NOMBRE des traversées effectuées	DURÉE moyenne des traversées	VITESSE MOYENNE par chaque paquebot	VITESSE MOYENNE par Compagnie
			h. min.	nœuds	nœuds
Cunard.	Lucania	23	136 29	20 88	19 25
	Campania	25	137 21	20 77	
	Etruria	25	150 35	18 88	
	Umbria	24	154 28	18 43	
	Aurania	13	174 22	16 29	
	Servia	2	182 47	15 50	
American Line.	Saint-Paul	28	161 30	19 28	18 76
	Saint-Louis	27	160 55	19 19	
	New-York	31	164 55	18 83	
	Paris	24	192 48	18 05	
	Berlin	2	225 15	13 85	
White Star.	Teutonic	27	149 11	19 02	17 24
	Majestic	25	149 42	18 96	
	Germanic	26	176 53	11 04	
	Britannic	26	187 26	15 20	
	Adriatic	2	198 39	14 05	
Hambourgeoise Américaine.	Auguste-Victoria	8	168 16	18 24	18 72
	Columbia	6	164 18	18 74	
	Normannia	8	163 29	18 79	
	Fürst-Bismarck	8	161 30	19 10	
Générale transatlantique.	Touraine	18	178 45	17 74	16 71
	Bretagne	24	189 39	17 08	
	Bourgogne	22	193 21	16 40	
	Gascogne	20	194 17	16 32	
	Champagne	6	194 53	16 27	
	Normandie	14	198 26	15 98	

Nous donnons ce tableau parce qu'il a un caractère officiel, mais nous croyons que les bases sur lesquelles il a été établi ne permettent pas de le considérer comme représentant exactement les vitesses moyennes réalisées par les diverses compagnies de navigation.

C'est ainsi que pour l'année 1897, d'après des renseignements fournis par la compagnie Cunard, la *Lucania*, pour vingt-quatre traversées, a donné une vitesse de 20 nœuds 43 et la *Campania*, pour vingt-trois traversées, 20 nœuds 65.

La durée des traversées des paquebots qui font le service postal entre l'Europe et New-York peut être comptée et se compte effectivement de diverses manières.

Pour les passagers, cette durée doit s'étendre du temps écoulé entre le moment où le navire quitte le port de départ, et celui où il débarque ses voyageurs au point d'arrivée.

Pour le service postal, elle doit être comptée entre le moment où le courrier est déposé à bord au départ et celui où le navire le remet à la poste du port d'arrivée.

Dans ces deux cas, la durée du trajet comprend le temps employé à franchir les passes d'accès des ports, parfois à attendre que les formalités d'entrée aient été remplies, etc., en tout cas, à effectuer un parcours d'assez grande longueur qui ne peut être accompli qu'à vitesse réduite : c'est par exemple le chemin à faire pour descendre le canal de Solent à partir de Southampton, ou pour remonter l'estuaire de l'Hudson en arrivant à New-York.

Aussi, toutes les Compagnies, désireuses de faire

apparaître de belles vitesses, ont-elles cherché à éliminer ces parties de parcours à vitesse réduite. Les capitaines ont soin, pour cela, de prendre l'heure au moment où le navire franchit au départ ou reconnaît à l'arrivée certains points entre lesquels il peut donner toute sa puissance.

Cette manière de faire s'impose quand les paquebots sont astreints par un contrat postal à des conditions de vitesse déterminées : c'est ce qui existe en particulier pour la Compagnie transatlantique. La vitesse de ses navires est comptée entre l'alignement des feux du côté du Havre à 3 milles de l'entrée du port, et celui des feux de Sandy-Hook, du côté de New-York, à 13 milles de l'entrée du port. La distance entre ces deux points a été calculée par le Ministère de la Marine et comptée à 3171 milles. Il n'y a plus dès lors qu'à relever exactement l'heure au moment du passage du navire entre ces points extrêmes du parcours en route libre pour calculer, à l'aide de la distance réglementaire de 3171 milles, la vitesse postale.

Pour les Compagnies étrangères, les points extrêmes sont, pour toutes les lignes, le bateau-feu de Sandy-Hook, situé à 20 milles de New-York, soit 7 milles plus loin que l'alignement des feux, ce qui constitue un avantage pour ces Compagnies par rapport à la Compagnie transatlantique, car on ralentit parfois entre ces deux points, du côté de l'Europe : pour les lignes partant de Liverpool (Cunard, Vithe Star), Daunt's-Rook, à 7 milles du port de Queenstown où le paquebot prend le courrier; pour les lignes partant de Southampton à ce port (American Line, Norddeutscher Llyod, Hamburg-American-Line), les Needles;

roches situées à l'entrée du canal Solent, à 21 milles de Southampton.

C'est entre ces points que les capitaines de paquebots comptent la longueur du trajet, obtenue en totalisant les distances franchies chaque jour et relatées en détail, avec le point relevé chaque jour à midi, dans les *abstract of log* publiés par les Compagnies. En rapportant la longueur du trajet de sa durée résultant des heures relevées au passage des points extrêmes et corrigés de la différence des temps résultant de la différence des longitudes, on obtient la vitesse moyenne en route libre de la traversée, qui est la base de toutes les réclames des Compagnies et qui sert à établir les records de la vitesse.

L'exactitude des chiffres ainsi obtenus dépend naturellement de la sincérité des relevés d'heure et de de chemin parcourus, c'est-à-dire, en définitive, de la conscience des capitaines qui ne sont à cet égard l'objet d'aucun contrôle et qui, ayant entre les mains les deux éléments du calcul, ont une double possibilité de l'altérer.

En tout cas, il est certain que les vitesses ainsi déterminées ne sont jamais au-dessous de la réalité.

Le Post-Office anglais publie chaque année un état donnant la durée des traversées comptée au point de vue postal, c'est-à-dire entre le moment de la réception du courrier à bord et celui de remise au Post-Office destinataire.

En la rapprochant de la longueur du trajet parcouru d'après les *abstract of log*, augmenté des trajets complémentaires des extrémités de la traversée, on obtient des chiffres un peu inférieurs qui sont consi-

gnés dans le tableau ci-après et qui répondent à un ordre d'idées différent de celui de la vitesse en route libre, mais peut-être plus pratique au point de vue du service postal.

NOMS DES PAQUEBOTS	NOMBRE DE VOYAGES	VITESSES MOYENNES Aller	Retour	Aller et retour
CUNARD LINE				
		nœuds	nœuds	nœuds
Lucania	22	20 18	20 55	20 36
Campania	25	19 85	20 55	20 20
Umbria	24	17 93	18 60	18 26
Etruria	25	18 03	19 »	18 51
Aurania	11	15 42	16 13	15 77
Servia	2	14 20	15 71	14 97
	109			
		Moyenne		18 87
WHITE STAR LINE				
Germanic	25	15 62	16 17	15 89
Teutonic	25	18 56	18 98	18 77
Britannic	26	14 59	15 37	14 97
Majestic	24	18 45	18 89	18 67
Adriatic	2	13 81	14 01	13 92
	102			
			Moyenne	16 97
AMERICAN LINE				
Saint-Louis	27	18 66	18 92	18 74
Saint-Paul	28	19 21	18 64	18 92
New-York	31	18 04	18 66	18 35
Paris	24	18 03	17 12	17 57
Berlin	2	13 65	»	13 65
	112			
			Moyenne	18 35

III

Quelle est la limite du rendement utile de la vitesse?

M. John Inglis, membre du conseil de l'Institution of Naval Architects et président honoraire de l'Institution écossaise des constructeurs et ingénieurs de la marine, a présenté au dernier congrès de cette Société un mémoire que nous avons lu avec grand intérêt.

Constructeur des plus importants de Glasgow et savant estimé, M. Inglis a tenté, comme il l'a dit : « l'application des méthodes scientifiques aux affaires commerciales ».

Son étude sur les prix corrélatifs de la vitesse et du fret, *on rates of speed and rates of freight*, est particulièrement suggestive à cet égard. M. Inglis y démontre, tant au point de vue pratique qu'au point de vue scientifique, l'impossibilité d'augmenter la vitesse des paquebots dans des conditions données, si l'on ne relève pas proportionnellement le prix du transport.

La démonstration en est très facile à faire :

Le gain réalisé sur le temps par une augmentation de vitesse, et pour une traversée de 3000 nœuds environ n'est pas aussi considérable qu'on se l'imagine ordinairement. S'il est, en effet, très exact qu'en passant, par exemple de 12 à 16 nœuds, on gagne 1/3 sur le temps, il n'est pas moins certain qu'en allant de 16 à 18 nœuds, on ne diminue plus que de 1/8 la durée de la traversée. L'augmentation de 18 à 20 nœuds présente seulement une réduction de 1/9 sur le temps.

A mesure que l'on réalise les bénéfices de temps susindiqués, on multiplie, d'une façon considérable et tout à fait hors de proportion avec les avantages résultant de l'économie du temps, tous les frais de capital initial pour construction du navire et toutes les dépenses d'exploitation, y compris les intérêts dudit capital.

Il n'y a actuellement dans le monde que trois navires ayant donné une vitesse moyenne supérieure à 20 nœuds. Ce sont la *Campania*, la *Lucania* et le *Kaiser Wilhelm der Grosse.*

D'après nos derniers renseignements, l'*Oceanic*, actuellement en construction en Angleterre, ne dépassera pas cette vitesse.

La longueur de quatre paquebots est :

Campania et *Lucania*..................	190m,48
Kaiser Wilhelm der Grosse.............	197 ,65
Oceanic..............................	214

Ce dernier chiffre met bien en évidence le fait que l'accroissement de vitesse des paquebots ne s'obtient qu'au prix de l'accroissement des dimensions, des dépenses d'exploitation, d'entretien et d'un aménagement spécial des ports destinés à les recevoir.

Dans une période de trente ans, les vitesses ont presque doublé et les compagnies étrangères qui ont courageusement consenti les sacrifices nécessaires pour réaliser ce progrès, ne donnent à leurs actionnaires que des dividendes fort modestes, quand elles en donnent, bien qu'elles reçoivent de leurs gouvernements respectifs de très larges subventions. Il faut également remarquer que l'ensemble de leur

flotte réalise une vitesse moyenne infiniment plus faible et que les Allemands surtout se servent très habituellement de leurs navires à grande vitesse, comme de bateaux-réclame, et que certains ne naviguent que pendant les mois d'été.

On a fait grand bruit du *Kaiser Wilhelm der Grosse* qui a fait sa première traversée à une vitesse de 21 nœuds 55. Si nous y joignons les voyages effectués depuis, il faut déjà réduire cette vitesse à 21 nœuds 13, et nous avons appris que ce navire n'a filé dans sa dernière traversée, entre Cherbourg et New-York, que 18 nœuds 56, ce qui réduit sa vitesse moyenne à 20 nœuds 82. Le *Kaiser Wilhelm* n'en est, du reste, qu'à ses débuts et on ne pourra sagement apprécier ses mérites qu'après une année de service.

A notre avis, le grand effort est actuellement produit et les diverses nations vont entrer pour quelque temps dans une période de recueillement obligatoire. Les chaudières aquitubulaires (Belleville, Lagraffel et d'Allest, Mélause) constituent déjà un sérieux progrès. La substitution du pétrole au charbon est dans les choses possibles et même probables. Enfin le système Bazin à flotteurs et les moteurs à turbines nous réservent peut-être de très heureuses et prochaines surprises. Mais, tant qu'on n'aura pas substitué de nouveaux modes de construction, de nouveaux moyens de chauffage et de nouveaux systèmes d'appareils moteurs à ceux qui sont actuellement en usage, nous ne croyons pas à une augmentation indéfinie de la vitesse, parce qu'on ne peut pas indéfiniment augmenter les dimensions des navires et les dépenses qui en sont la conséquence. Dans tous les pays, l'industrie

maritime est soumise aux mêmes règles; gouvernements et armateurs sont bien obligés de faire leurs comptes et il nous paraît douteux qu'ils persistent à s'imposer des sacrifices toujours grandissants. Seulement, comme nous nous sommes laissé distancer par nos concurrents, il faut nous mettre le plus possible et le plus promptement possible à leur niveau.

Telle est d'ailleurs l'opinion des gens du métier. M. J. Gaudry l'a écrit en toutes lettres dans le *Moniteur maritime* :

« Les données de la science navale, dit-il, les lois présentes de la machine à vapeur n'offrent pas en ce moment de marge au progrès. On est, jusqu'à nouvel ordre, arrivé au summum du possible. *Il faut autre chose* : une invention nouvelle. Qui la donnera?... Est-ce le pétrole? Sont-ce les explosifs, l'électricité, le système rouleur?... Espérons en l'avenir... »

S'il faut en croire les journaux anglais, le *Times* et la *Shipping Gazette*, le problème de l'application du pétrole au chauffage des navires est bien près d'être résolu. Tout dernièrement viennent d'avoir lieu en Tamise les essais du steamer *Haliotis*, destiné à transporter le pétrole provenant de Bornéo. Il présente cette particularité que ses foyers sont construits en vue de la combustion d'un liquide, avec possibilité de brûler du charbon à la place, sous réserve d'une modification des aménagements n'exigeant que quelques heures.

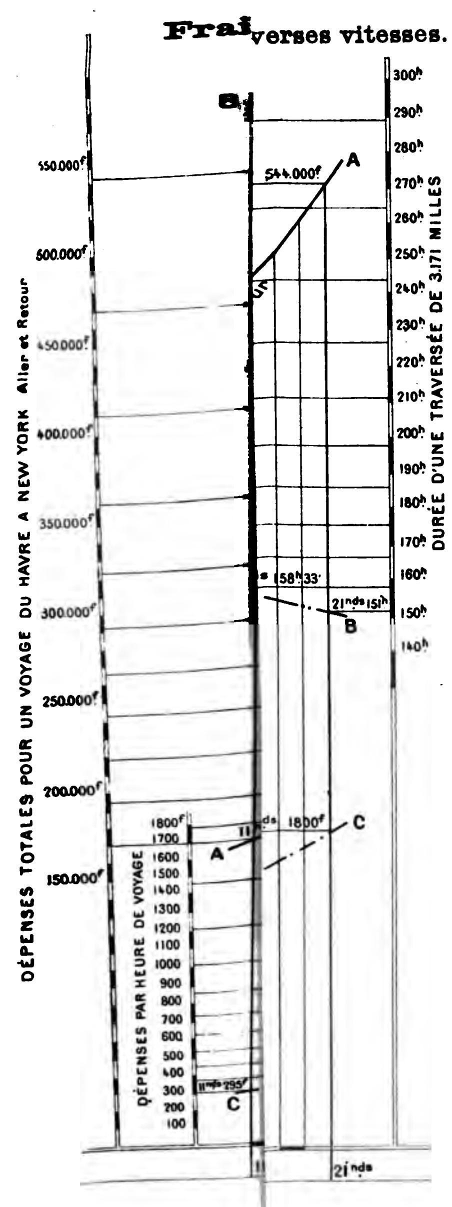
C'est au pétrole que l'*Haliotis* a marché pendant ses essais en Tamise et il n'est survenu aucun contretemps : un seul chauffeur dans la chambre de chauffe, un Chinois, qui, au surplus, n'ayant qu'à

surveiller, jouissait d'une véritable sinécure. La production de la vapeur était régulière, pas la moindre fumée. Aux foyers, garnis de briques, des brûleurs de forme circulaire assurent la combustion du pétrole, préalablement pulvérisé au moyen de jets de vapeur. On estime que le navire ne brûlera qu'une tonne de combustible liquide contre deux tonnes et demie de charbon inférieur, japonais ou indien.

Appliqué à de grands navires, ce système permettra de n'employer que deux chauffeurs là où il en aurait fallu trente. Une fois les brûleurs réglés, tout se passe automatiquement, sans qu'il soit même besoin, pour ainsi dire, d'ouvrir les portes des foyers. De plus, un steamer brûlant 20 tonnes de charbon par jour est obligé, s'il se rend, par exemple, à Singapour, d'embarquer à Suez au moins 500 tonnes de charbon. S'il substitue le pétrole au charbon, 300 tonnes de combustible seront amplement suffisantes et il gagnera ainsi un espace de 200 tonnes pour le fret. La compagnie de navigation à laquelle appartient l'*Haliotis* a d'ailleurs acheté à Bornéo 200 milles carrés de terrains qui constituent une source presque inépuisable de pétrole. Elle compte, au moyen de dépôts, faire concurrence au charbon dans les mers d'Orient pour l'approvisionnement des navires à vapeur.

La généralisation de cette méthode, déjà pratiquée depuis un certain temps dans la mer Caspienne et sur le Volga, sera peut-être le point de départ de la révolution dans l'industrie maritime, que tout le monde attend, de quelque façon qu'elle doive se produire.

Fraiverses vitesses.



Graphique C.

LÉGENDE

Le tracé AA indique les frais d'exploitation par voyage (aller et retour) des paquebots réalisant les diverses vitesses considérées.

Le tracé BB donne, pour diverses vitesses, la durée d'une traversée simple entre les points de départ et d'arrivée admis pour le calcul des vitesses postales.

Le tracé CC, obtenu en divisant les chiffres du tracé AA par le double de ceux du tracé BB, indique ce que coûte, aux diverses vitesses, une heure de voyage entre les points considérés ci-dessus.

DIMINUTION de la durée d'une traversée simple quand la vitesse augmente.

La vitesse passant de :	La durée de la traversée diminue de :
11 à 12 nds	24 h. 01
12 à 13 —	20 h. 20
13 à 14 —	17 h. 25
14 à 15 —	15 h. 06
15 à 16 —	13 h. 16
16 à 17 —	11 h. 36
17 à 18 —	10 h. 22
18 à 19 —	9 h. 22
19 à 20 —	8 h. 15
20 à 21 —	7 h. 33

Le graphique C, ci-contre, est relatif aux frais d'exploitation, pour un voyage aller et retour à New-York, et à la durée des traversées pour diverses vitesses.

IV

Quel peut être le véritable rôle des paquebots postaux comme croiseurs auxiliaires en temps de guerre?

A plusieurs reprises, et surtout à l'occasion du renouvellement de la concession des services postaux, cette question a été longuement traitée à la tribune de la Chambre. Le jeune et éloquent député de Nice, M. Raiberti, demandait avec insistance que la vitesse des paquebots postaux atteignît au moins 23 ou 25 nœuds et définissait ainsi le rôle du croiseur auxiliaire : « Forcer les blocus, porter les dépêches, établir des communications rapides entre la métropole et les colonies, transporter les troupes, ravitailler les ports, servir d'éclaireurs à la marine de guerre, faire la course aux paquebots de commerce des nations ennemies, enfin combattre les similaires ».

La tâche imposée par M. Raiberti aux croiseurs auxiliaires n'est pas mince et les observations que j'ai pris la liberté de lui présenter ainsi qu'à M. Pichon, député de Brest, ont été singulièrement fortifiées par les événements récents de la guerre hispano-américaine.

Nous croyons qu'il convient de n'avoir qu'une con-

fiance très relative dans les paquebots armés en croiseurs auxiliaires comme navires de combat. Quelque excellent que soit un croiseur de cette nature, dès l'instant qu'il se trouvera à portée du plus ordinaire cuirassé ou croiseur protégé, il ne tiendra pas cinq minutes et un seul obus bien pointé le coulera ou le mettra tout au moins dans un tel état d'infériorité, qu'il sera fatalement capturé.

La vitesse ne peut donc leur servir que pour s'éloigner le plus rapidement possible des cuirassés ou des croiseurs protégés ennemis, dès qu'ils les aperçoivent; mais, pour cela, ils n'ont pas besoin de filer 25 nœuds, et même nous n'hésitons pas à soutenir que les dimensions exagérées qu'entraînerait cette vitesse seraient une entrave sérieuse pour les services réels qu'ils sont appelés à rendre.

Nous admettons très bien que les croiseurs auxiliaires peuvent servir au mouvement des troupes; mais nous espérons fermement qu'un ministre de la marine n'osera jamais embarquer 12 à 1500 hommes à bord d'un croiseur auxiliaire, pour les faire transporter sur un point quelconque, en laissant à ce bâtiment le soin de se défendre par ses propres moyens, en cas d'attaque. Il le fera convoyer; il l'encadrera de navires de guerre qui seront à même de le protéger au besoin. Agir autrement serait une imprudente folie.

Quant au ravitaillement des ports, il faut pour cela que les croiseurs auxiliaires puissent y pénètrer. Or nous désirerions savoir dans quel port entreraient des navires de 200 ou 215 mètres de longueur. Nous voyons Brest et Cherbourg dans l'Atlantique, Toulon et Mar-

seille dans la Méditerranée; nous n'en connaissons pas d'autres. Ce serait là un grave inconvénient; car non seulement ces navires doivent pouvoir ravitailler le plus grand nombre de ports possible, mais ils doivent songer à se ravitailler eux-mêmes et se radouber. Encore convient-il de remarquer, en effet, que les croiseurs rêvés par MM. Raiberti et Pichon ne trouveraient de forme de radoub à leur dimension que dans les ports de guerre, c'est-à-dire sur les points de notre côte qui seraient forcément les plus surveillés par l'adversaire et où il serait le plus difficile de pénétrer.

Nous en arrivons à la guerre de course contre les bateaux de commerce, et c'est en cela, à notre avis, que le croiseur auxiliaire doit jouer le rôle le plus efficace. Nous savons bien que la course a été abolie par le traité de Paris; mais si la fatalité voulait que nous fussions en lutte avec une nation maritime, notamment avec l'Angleterre, dont la supériorité est écrasante, il est bien certain que nous n'aurions d'autre moyen de combattre et de hâter la fin de la guerre qu'en faisant à son commerce le plus de mal possible. Il faudrait, avec notre flotte commerciale à vapeur, renouveler d'une façon beaucoup plus complète, ce que nous avons tenté avec notre marine à voiles dans la guerre de Sept Ans, ainsi que nous l'indiquions au début de ce livre.

Pour compléter ce court exposé sur le rôle des croiseurs auxiliaires, nous donnons deux tableaux sur lesquels sont notées les vitesses des croiseurs de guerre les plus rapides de la France, de l'Angleterre, de l'Allemagne, de l'Autriche et de l'Italie ainsi que celles des croiseurs auxiliaires des mêmes nations.

TABLEAU A. — **Vitesses des croiseurs les plus rapides.**

RANG DES BATIMENTS	NOMS DES BATIMENTS	DÉPLACEMENT	VITESSE AUX ESSAIS	VITESSE A LA MER
	FRANCE			
			nœuds	nœuds
Croiseurs cuirassés.	Dupuy-de-Lôme..........	»	19,7	17,5
	Amiral Charner, Latouche-Tréville................ Chanzy, Bruix...........	4.800	18 »	16,5
	Pothuau.................	5.400	19 »	17,5
	D'Entrecasteaux *........	8.100	19,4	17,5
	Jeanne d'Arc *..........	11.200	23 »	21 »
	Gueydon *, Dupetit-Thouars *, Montcalm *....	9.500	21 »	19 »
	Kléber*, Desaix*, Dupleix*.	7.700	21 »	19 »
Croiseurs de 1re cl.	Tage..................	7.600	19 »	17,5
	Cécille..................	5.900	19 »	17,5
	Chateaurenault *.........	8.000	23 »	21 »
	Guichen *...............	8.200	23 »	21 »
	Jurien-de-la-Gravière *...	5.700	23 »	21 »
Croiseurs de 2e cl.	Alger..................	4.400	19,6	17,5
	Isly, Jean-Bart..........	4.400 et 4.100	18,3	16,5
	Bugeaud, Friant, Chasseloup-Laubat............	3.800	18,8	17 »
	Descartes, Pascal........	4.000	19,6	18 »
	Du Chayla, Cassard, d'Assas.............	4.000	19,8	18 »
	Catinat *, Protet *........	4.100	19 »	17,5
Croiseurs de 3e cl.	Davout, Suchet..........	3.300	20 »	17 »
	Linois..................	2.400	19,6	17 »
	Galilée, Lavoisier........	2 400	20 »	18 »
	D'Estrées, Infernet.......	2.500	20,5	18 »
	ANGLETERRE			
Croiseurs cuirassés.	7 type Aurora..........	5.600	17,4 à 19,5	16 à 17
Croiseurs protégés.	2 — Blake...........	9.000	21,5 à 22 »	19 »
	9 — Edgar......... ..	7.350	20 »	18 »
	2 — Terrible.........	14.200	22 »	20 »
	4 — Diadem..........	11.000	20,5	19 »
	4 — Amphion.........	4.300	16,5	15 »
	4 — Forth.	4.050	17,3	16 »
	21 — Apollo...........	3.600	19,2 à 20,7	17 à 18
	8 — Astræa..........	4.360	19,2 à 20,8	17 à 19,5
	6 — Eclipse....	5.600	19,5	18 »
	4 — Arrogant........	5.750	19,5	18 »

*** Ce signe indique que, les bâtiments n'ayant pas encore fait d'essais, on ne peut donner, en ce qui les concerne, que des prévisions.**

RANG DES BATIMENTS	NOMS DES BATIMENTS	DÉPLACEMENT	VITESSE AUX ESSAIS	VITESSE A LA MER
	ALLEMAGNE			
			nœuds	nœuds
Croiseur cuirassé.	1 type Fürst Bismarck (en construction).....	10.650	prévue 18,5 à 19	17,5
Croiseurs de 1re cl.	1 — Kaiserin Augusta.	6.052	21,6	19 »
	5 — Victoria Luise (en construction).....	5.630	prévue 18,5	17 »
Croiseurs de 2e cl.	2 — Irène........	4.400	18 »	17 »
	1 — Hohenzollern.....	4.187	21,82	20 »
	1 — Gefion............	4.109	20,45	18,5
	RUSSIE			
Croiseurs cuirassés.	2 type Osliabia (en construction).........	12.360	prévue 18	17 »
	2 — Rossia (en construction)........	12.195	20,06	18 »
	1 — Riourik...	10.923	18,8	17,5
	1 — Pamiat, Azova....	6.600	18 »	16,5
	1 — Amiral Makhimov.	7.800	17,5	16 »
Croiseurs de 1re cl.	3 — Diano (en construction)............	6.500	prévue 20	18,5
	1 — Amiral Kornilov .	5.000	18,5	16,5
Croiseur de 2e cl.	1 — Svetlana..........	3.820	21,6	20 »
	ITALIE			
Croiseurs cuirassés.	2 type Varèse (en essais)..	6.840	prévue 20	18 »
	2 — Carlo Alberto (en essais)...........	6.500	prévue 20	18 »
	1 — Marco Polo.......	4.583	19 »	17 »
Croiseurs de 2e cl.	2 — Etria.............	3.550	17,5	16 »
Croiseurs de 3e cl.	2 — Stromboli........	3.475	17 »	15,5
	1 — Giovanni Bansan.	3.330	17 »	15,5
	AUTRICHE			
Croiseurs cuirassés.	1 type Kaiser Karl der Sechote (en construction).........	6.100	prévue 20	»
	1 — Km Km Maria Theresia.............	5.270	19,35	17 »
Croiseurs de 2e cl.	2 type Kaiser Franz Joseph............	4.060	19 »	17 »

TABLEAU B. — **Vitesses des croiseurs auxiliaires**

NOMS DES BATIMENTS	TONNAGE BRUT	VITESSE DE ROUTE
ANGLETERRE		
		nœuds
Campania	12.950	21 »
Lucania	12.950	21 »
Himalaya	6.898	18 »
Australia	6.901	18 »
Victoria	6.250	17,5
Arcadia	6 188	17,5
Teutonic	9.686	20 »
Majestic	9.861	19 »
Empress of India	5.905	16,8
Empress of China	5 905	16,8
Empress of Japon	5.995	16,8
ALLEMAGNE		
2 type Columbia	7.600	20 »
1 — Normannia	8.716	20 »
1 — Fürst Bismarck	8.874	20 »
3 — Aller	4.965	17.5
1 — Lahn	5.097	18 »
2 — Sprée	6.963	19 »
1 — Kaiser Wilhelm der Grosse	13.500	22 »
1 — Kaiser Friedrich III (en construction)	12.500	21 »
RUSSIE		
1 type Orel	7.990	19 »
1 — Saratov	8.556	19 »
1 — Pétersbourg	9.500	19 »
1 — Kherson	10.225	19,5
2 — Kherson (en construction)	»	19,5
ITALIE		
1 type Nord America	4.826	16,6
1 — Vittoria	4.290	15 »
2 — Ducadi Galliera	4 304	15 »
1 — Regina Margharita	3.577	14 »
3 — Avisos auxiliaires { 1 Elettrico	1.295	14,5
{ 2 type Caudia	1.040	12.5
AUTRICHE		
8 Paquebots du Llyod ayant une vitesse de.	»	16,5

NOTA. — Cette liste ne fait mention que des paquebots subventionnés; il existe, en plus, un certain nombre de navires de commerce, de grande vitesse, qui ne sont pas compris dans l'énumération et qui pourraient éventuellement être transformés en croiseurs auxiliaires, bien que leur armement n'ait pas été jusqu'ici préparé.

Pour rendre efficace le rôle des croiseurs auxiliaires, et c'est non moins indispensable pour eux que pour la flotte de guerre, il est nécessaire de leur ménager des points d'appui.

La commission de la marine de la Chambre des députés, d'accord avec la commission du budget et son distingué rapporteur, M. de Kerjégu, ont rendu un véritable service au pays en imposant au gouvernement, en vue de compléter le programme de réfection de nos forces maritimes, la création de nouveaux points d'appui et l'amélioration de ceux qui existent déjà.

Si cette vérité avait besoin de démonstration, la guerre hispano-américaine nous fournirait encore les arguments les plus probants. MM. Lockroy et de Mahy ont eu parfaitement raison en signalant comme urgents l'amélioration ou l'aménagement de points d'appui dans la métropole et dans nos possessions extra-européennes, en Tunisie, en Algérie, à Saïgon, à Madagascar, Dakar, Gorée et la Martinique.

Plus on va vite, plus il faut de charbon et plus on a besoin d'en trouver sur sa route. Plus on va vite, plus les chances d'avaries augmentent et plus il est nécessaire de pouvoir rencontrer des formes de radoub et des ateliers de réparation.

Négliger les points stratégiques, les admirables points d'appui que nous offre notre domaine d'outre-mer dans l'Atlantique et l'Océan Indien, c'eût été accepter d'avance non seulement la perte de ce domaine, mais dans le cas d'une guerre avec l'Angleterre, donner à celle-ci toutes les chances contre nous en la rassurant sur le sort de son commerce et de son

alimentation et en la mettant à l'abri de toute diversion de notre part contre celles de ses positions coloniales où des coups peuvent lui être portés.

On voit combien est complexe la question de l'utilisation de la flotte postale en cas de conflit maritime, et jusqu'à quel point il serait imprudent et illusoire de croire résoudre le problème en le limitant aux considérations de vitesse et en sacrifiant à ce coefficient toutes les autres conditions d'aménagement pratique des navires et de bon fonctionnement des services postaux.

Un paquebot, un navire, n'est pas seulement déprécié par la concurrence d'outils plus parfaits ; il subit aussi, comme toutes choses, une usure normale lui enlevant chaque jour une partie de sa valeur. *L'amortissement est la somme qu'il faut prélever annuellement sur les bénéfices pour faire face à cette diminution de l'actif.*

Une entreprise maritime doit encore considérer les aléas qu'entraînent les conditions commerciales, douanières, sanitaires et même politiques des pays desservis. Les Compagnies postales doivent tenir compte de la durée limitée de leurs concessions et de la diminution progressive des subventions ; c'est un nouveau motif pour qu'elles augmentent leurs réserves de toute nature.

Les Compagnies sagement dirigées amortissent de 5 p. 100 par an le coût initial des coques et machines, et plus rapidement encore celui du mobilier des paquebots.

Il en résulte qu'un navire âgé de vingt ans est considéré comme n'ayant plus de valeur. Il repré-

sentera sans doute encore à cet âge le prix réalisable des vieux matériaux dont il est formé, et l'on aura pu transformer et même remplacer ses machines; mais l'ensemble nouveau ne constituera pas moins un vieil outil.

Cette transformation est rendue possible par la constitution d'une autre réserve devant fonctionner parallèlement au compte « Amortissement » sous la dénomination de *changements périodiques des chaudières et grosses réparations* qui en sont la conséquence.

Le fonds d'amortissement joue un second rôle non moins important. En effet, au bout de vingt ans, le matériel naval étant amorti, la Compagnie se trouve avoir, d'un côté, un matériel plus ou moins usé et vieilli et, de l'autre, la représentation de son capital en valeurs ou en espèces. Si, à ce moment, la Compagnie ne renouvelle pas sa flotte, elle devient une véritable maison de banque et, comme elle n'a pas été constituée dans ce but, le mieux pour elle serait de liquider en remboursant à ses actionnaires, commanditaires ou intéressés, leur part de l'actif social.

Mais ce n'est pas au bout de vingt ans qu'une société en pleine exploitation, qui s'est probablement formé une clientèle, qui a établi des lignes régulières, presque toujours onéreuses à leurs débuts, va abandonner la partie et perdre le fruit de ses efforts et des premières années d'exploitation. C'est alors qu'intervient le fonds d'amortissement, réserve naturelle où va puiser la société ou l'armateur pour la reconstitution de son *capital outil*, par l'achat de nouveaux navires bien appropriés à ses besoins et munis des derniers perfectionnements de l'art naval. C'est pour

cela que dans tous les statuts des Compagnies de navigation, le conseil d'administration ou le gérant sont autorisés à affecter le fonds d'amortissement à l'augmentation du matériel naval. Peut-on trouver un emploi plus judicieux de ces capitaux que l'amélioration et le développement graduels de l'entreprise?

Les Compagnies de navigation prudentes et expérimentées ont pendant longtemps amorti leur matériel à un taux supérieur au vingtième de la valeur initiale. Nous savons bien que l'âpreté de la concurrence, l'abaissement du fret et la diminution des bénéfices qu'on réalise, rendent le métier d'armateur de plus en plus difficile et la rémunération du capital de plus en plus maigre. On peut affirmer cependant qu'en présence des augmentations toujours croissantes de la dimension des paquebots et de la lutte de vitesse entre les lignes concurrentes, il conviendrait d'amortir les navires à un taux supérieur à 5 p. 100. Aussi, les Compagnies de navigation doivent-elles se constituer de fortes réserves de prévoyance dans les années prospères, et celles qui ne se conforment pas à ces préceptes s'exposent à de cruelles déceptions.

Outre l'amortissement qui permet de faire face à l'usure et d'assurer la reconstitution de la flotte, outre les réserves de prévoyance destinées à parer aux diverses éventualités dont les choses de la mer ne sont pas avares, il faut prévoir les pertes résultant de sinistres (pertes totales ou avaries) et créer un fonds d'assurances. Cette dernière précaution est d'autant plus indispensable que le coût des navires postaux

va toujours en croissant et que la valeur de chaque unité est considérable.

Quand les navires ne représentaient qu'une somme de 1 500 000 francs à 2 millions, les armateurs pouvaient fort bien prétendre être leurs propres assureurs, constituer un fonds d'assurances et alimenter ce compte, en s'appliquant à eux-mêmes le montant intégral des primes qu'ils auraient versées à des compagnies d'assurances. Actuellement, ce n'est plus possible et les armateurs ne s'assurent eux-mêmes qu'en partie. Sur un navire valant, par exemple, 8 millions, ils en gardent deux à leurs risques et font assurer le reste par des compagnies d'assurances maritimes.

Ces compagnies sont donc un très utile accessoire de la marine marchande et lui offrent, ainsi qu'à notre commerce, un concours efficace et de sérieuses garanties.

On a dit bien souvent que *Paris est le premier port de France*, et son tonnage est en effet le plus élevé; mais ce qui surtout tendrait à justifier cette prétention, c'est que le marché des assurances est principalement à Paris où 18 compagnies françaises, instituées sous la forme anonyme, se livrent à cette industrie. Quoique présentant entre elles des différences sensibles quant à l'importance de leurs capitaux sociaux et de leurs réserves, elles sont toutes très correctement administrées et remplissent leurs engagements avec loyauté et rondeur. A côté des compagnies françaises ayant leur siège administratif et commercial à Paris, il existe un très grand nombre d'agences de compagnies étrangères. Dans nos principaux ports,

il y a des compagnies locales ayant leur siège administratif dans ces ports et presque toutes les compagnies françaises, ayant leur siège à Paris, ont installé des agences au Havre, à Dunkerque, à Nantes, Bordeaux et Marseille. Dans ce dernier port, divers armateurs ont fondé une association ingénieuse, par laquelle ils assurent une partie de leur matériel naval au moyen d'un système basé sur la mutualité *combinée* avec l'assurance à primes fixes.

Nous ne pouvons avoir la prétention de traiter ici utilement la question, si intéressante et si complexe à la fois, des assurances maritimes et de transports; tout ce que nous voulons indiquer c'est que cette industrie est intimement liée à celle de la marine marchande, que ce sont deux industries sœurs.

S'il semble qu'elles aient en apparence des intérêts divergents, l'une désirant payer les primes les plus réduites et l'autre encaisser des primes élevées, en réalité leur véritable intérêt commun est de se soutenir l'une l'autre et de se prêter un mutuel appui.

CHAPITRE VI

Lignes postales françaises subventionnées.

Origine et caractère des services maritimes postaux. — Inconvénients du régime des subventions.

Les lignes postales françaises subventionnées.

Le Havre à New-York. — Historique. — Rivalité entre les services français et étrangers. — La nouvelle convention avec la Compagnie générale transatlantique. — Sécurité des pêcheurs et marins sur le banc de Terre-Neuve. — Choix de la tête de ligne. — Raisons de la préférence accordée au Havre. — L'état actuel d'infériorité de ce port ne lui est pas imputable. — Déplorable méthode suivie pour la répartition des sommes consacrées à l'amélioration des ports en France.

Algérie, Tunisie, Maroc. — Historique. — Loi du 20 juin 1881. — Négociations. — Arrangement provisoire. — Liberté ou concession. — Considérations sur lesquelles est fondé le régime adopté. — Justification de l'intervention de l'État. — Primes à la vitesse. — Combinaison financière. — Organisation du service des transports.

Corse. — Point de vue particulier auquel on avait cru devoir se placer. — Mise en valeur de l'île. — Un nouveau projet. — La question n'a pas encore abouti. — Le service est assuré par la Compagnie Fraissinet.

Indo-Chine, Japon, Australie, Nouvelle-Calédonie, Côte orientale d'Afrique, Brésil, la Plata. — Origines de la Compagnie des Messageries maritimes. — Différences entre ces services et les services transatlantiques. — Vitesse. — Transport des marchandises. — Utilisation militaire. — Importance des lignes de la Méditerranée. — Extrême-Orient. — Projet de l'adjudication. — Améliorations réalisées.

Côte occidentale d'Afrique. — Organisation récente du service. — Son fonctionnement.

Graves lacunes que présente notre réseau postal maritime. — Tableau dressé par M. G. Fermé. — Principaux ports régulièrement desservis par des lignes de vapeurs étrangères, françaises, postales ou libres. — Insuffisance des communications de la France avec certaines de ses colonies. — Ce qui se passe pour l'Indo-Chine et le Tonkin. — Nécessité d'organiser un service de cabotage sur les côtes de Madagascar. — Intérêt que présenterait la création de communications fréquentes entre cette île, nos possessions asiatiques et la côte d'Afrique. — Conditions indispensables à la réalisation de ce programme.

A l'origine, les relations postales étaient un service d'État. Poussé par le besoin d'entretenir des relations régulières avec les régions d'outre-mer où était planté notre pavillon, d'y envoyer et d'en ramener troupes, fonctionnaires, correspondances et matériel, le gouvernement commença par confier ce service à ses bâtiments de guerre. Mais l'outil n'était nullement adéquat à la besogne. Il fallut recourir à l'industrie privée et quand apparut la navigation à vapeur et que se développa sur terre le réseau des télégraphes et des chemins de fer, les lignes furent concédées à des compagnies que l'on subventionna. Il en advint de même pour les grandes directions postales que nous avions intérêt à mettre aux mains de nos nationaux.

Telle est la double origine de ces compagnies postales dont la situation confine fatalement au monopole et qui, avec le transport des correspondances et des passagers, cumulent celui des marchandises.

De ces nécessités d'ordre supérieur sans doute, est résulté un certain trouble dans l'organisation du commerce maritime. On comprend aisément que, là où existe une compagnie subventionnée, la concurrence devient difficile. Les chargeurs, s'ils veulent profiter de ce mode d'expédition plus rapide, sont

moins à l'aise pour défendre leurs intérêts; les petits armateurs soutiennent péniblement la lutte.

Les conséquences internationales de cet état de choses ne sont pas meilleures. Elles se traduisent par un protectionnisme d'une forme nouvelle. La correspondance postale, qui comporte évidemment des charges souvent lourdes pour le concessionnaire, ne va pas sans une rémunération. Celle-ci doit être en principe égale au service rendu. Mais, qui empêchera un État, pour favoriser son pavillon, d'exagérer la subvention? Quelles seront les limites de cette dernière? Où s'arrêtera-t-on dans cette voie?

Le chiffre total des subventions annuelles payées par la France aux compagnies postales atteint environ 26 millions de francs. L'Angleterre, malgré les puissants moyens de communication que lui assure sa flotte commerciale, dépense *officiellement* 21 812 792 francs de concours payé par ses colonies.

Des sommes importantes, affectées au même but, figurent sur les budgets de l'Allemagne, de l'Autriche, de l'Italie, des États Unis et l'on prétend qu'en Allemagne, et même en Angleterre, des subventions, prélevées sur des fonds occultes, viennent s'ajouter aux subventions officielles afin d'assurer aux compagnies maritimes la prépondérance sur celles des autres nations. Nous sommes assez disposé à le croire, mais nous n'avons aucun moyen pour contrôler notre opinion.

Cette course à coups de primes est certainement critiquable, mais elle n'existe pas seulement pour les services postaux : l'on connaît comme nous le jeu des primes à l'exportation pour les produits industriels.

Quelque détestable que soit cette méthode, elle ne pourrait être écartée que par un accord international. La dernière conférence relative à la question des sucres, qui a eu lieu à Bruxelles en juin et juillet derniers, prouve malheureusement que nous ne sommes pas encore sur le point d'arriver à une solution de cette nature.

Puisque nous sommes engagés dans cette voie, si mauvaise qu'elle soit, il faut la suivre jusqu'au bout, car des considérations qui touchent à notre influence et à la défense nationale nous y obligent.

Les lignes postales françaises subventionnées sont les suivantes :

Du Havre à New-York, Antilles et Mexique.

Algérie, Tunisie, Maroc.

Corse.

Le Pirée, Constantinople; Beyrouth, Alexandrie.

Côte orientale d'Afrique et Océan Indien ; Chine, Japon, Australie et Nouvelle-Calédonie, le Brésil et la Plata.

Côte Occidentale d'Afrique.

Nous examinerons séparément chacune de ces lignes.

Ligne du Havre à New-York.

Le service maritime postal du Havre à New-York a été concédé, pour la première fois, à la Compagnie générale transatlantique, pour une durée de vingt années, en exécution de la loi du 17 juin 1857, par la convention du 24 avril 1861, approuvée par la loi du

3 juillet de la même année. Le même traité attribuait à la même compagnie les lignes postales des Antilles et du Mexique.

La subvention annuelle était fixée à 9 300 000 francs, dont 3 millions pour vingt-six voyages par an entre le Havre et New-York, ce qui faisait ressortir le prix de la lieue marine à 55 fr. 83, pour une vitesse de 11 milles et demi à l'heure.

L'escale de Cherbourg, prévue au cahier des charges primitif, fut remplacée, dès le début du service, par celle de Brest, qui elle-même fut supprimée, à cause de l'insuffisance du trafic, par une décision du 31 octobre 1874.

Une convention additionnelle du 16 décembre 1873 porta à quarante le nombre annuel des voyages et à 3 644 000 francs le chiffre de la subvention, dont le taux ressortait ainsi à 44 fr. 08 par lieue marine.

Deux ans avant l'expiration de la concession primitive, le gouvernement fut autorisé, par la loi du 24 juin 1883, à mettre en adjudication les services maritimes postaux des États-Unis, des Antilles et du Mexique, divisés en deux lots. L'adjudication eut lieu le 23 juillet suivant pour la ligne des États-Unis, et le 3 décembre de la même année pour le réseau des Antilles. La Compagnie transatlantique resta concessionnaire de l'ensemble des services pour une nouvelle période de quinze ans, dont le point de départ avait été reporté au 22 juillet 1886 et qui arrivera à échéance le 21 juillet 1901.

Le service sur New-York devint hebdomadaire; la vitesse minima à réaliser, en moyenne annuelle, fut portée à 15 nœuds et, pour encourager le concession-

naire à construire des navires rapides et de grandes dimensions, une prime de vitesse lui fut allouée, en sus de la subvention fixe que l'adjudication avait portée à 5480000 fr., soit à 49 fr. 60 par lieue marine. Le taux de la prime était fixé, par l'article 6 de la loi du 24 juin 1883, à 12 francs par tonne de jauge brute et par dixième de nœud d'accélération de vitesse au delà de 15 nœuds, avec maximum de 1200000 francs par an. Ce maximum est atteint depuis 1892. Le taux de la subvention, prime comprise, ressort à 60 fr. 407 par lieue marine.

Ce régime nouveau provoqua la mise en service des paquebots *Bourgogne*, *Champagne*, *Bretagne* et *Gascogne* qui inaugurèrent, en 1886, la nouvelle concession faite à la Compagnie transatlantique. Ces paquebots mesurent 150 mètres de long, 15 m. 86 de large, 11 m. 70 de creux, déplacent 10000 tonneaux et développent une puissance de 8000 chevaux-vapeur. Ils ont atteint aux essais une vitesse de 18 nœuds et donnent, en moyenne annuelle, de 16 à 17 nœuds. Ils ont établi, pour un temps, la supériorité du service français sur ses rivaux; mais bientôt cette supériorité s'est trouvée remise en question par les progrès des lignes concurrentes.

La Compagnie générale transatlantique a mis en service en 1891, le paquebot la *Touraine*, construit à Saint-Nazaire, dans les chantiers de la Compagnie. Ce steamer mesure 157 mètres de long; 17 mètres de large, 11 m. 80 de creux; il déplace 11685 tonneaux; sa machine est capable de développer une puissance de 12000 chevaux-vapeur. Il a donné aux essais une vitesse de 19 n. 16, et, grâce à une modification

apportée dans la ventilation des chaufferies, il a pu effectuer une traversée du Havre à New-York en 161 heures 51 minutes, ce qui correspond à une vitesse de 19 n. 59. Sa moyenne annuelle de marche est légèrement supérieure à 18 nœuds. Mais ces résultats n'ont pas tardé à être dépassés par les lignes concurrentes. La Compagnie hambourgeoise américaine, qui jusque-là semblait se désintéresser de cette lutte de vitesse et borner son ambition au transport des émigrants, a successivement mis en ligne quatre paquebots rapides : *Columbia*, *Normania*, *Augusta-Victoria*, et *Fürst-Bismarck*.

La Compagnie Cunard a mis en service, en 1893, deux navires gigantesques, *Campania* et *Lucania*, qui peuvent transporter 1400 passagers, emploient 424 personnes à leur bord, et dont la vitesse en service est de 20 nœuds en moyenne.

L'ancienne Compagnie Inman, de Liverpool, qui a arboré le pavillon américain et bénéficie, depuis 1895, sous le nom d'*American-Line*, de la subvention payée par le *Postmaster* général des États-Unis, a mis tout récemment en ligne deux paquebots construits à Philadelphie, le *Saint-Louis* et le *Saint-Paul*, qui ont fourni des traversées à la vitesse de 21 nœuds entre Southampton et New-York.

Les chantiers allemands ont construit, pour le compte du Norddeutscher Lloyd, deux paquebots de 197 mètres de long, le *Kaiser Wilhelm der Grosse* et le *Kaiser Friedrich*, dont la vitesse d'essais atteint 22 nœuds; enfin, la Wite Star line a fait construire à Belfast un paquebot géant, l'*Oceanic*, qui dépassera tous les précédents par ses dimensions, ainsi que nous

l'avons déjà dit. Tels sont les moyens mis en œuvre par les compagnies qui se disputent le premier rang dans l'Océan Atlantique.

Le service français pouvait-il se désintéresser de ces ardentes compétitions et demeurer stationnaire, alors que tout se transformait et progressait autour de lui? Était-il admissible que notre marine marchande ne pût offrir aux Américains, que la France a conviés à la visite de l'Exposition universelle de 1900, d'autres moyens de transport qu'un matériel hors d'état de soutenir la comparaison avec les steamers rapides et luxueux des lignes étrangères? Nous ne le pensons pas. Quant à la Compagnie transatlantique, dès l'année 1893, elle adressa au gouvernement une demande de prorogation pour dix ans de son contrat, en offrant de construire dans ses chantiers et de mettre en service deux nouveaux paquebots à marche rapide.

Cette proposition fut renvoyée à une commission spéciale instituée au Ministère des Postes et Télégraphes, sous la présidence de M. de Selves, qui se réunit le 8 novembre 1894 et jeta les bases d'un projet de loi qui n'a été voté par le Parlement qu'en 1898!

En voici le résumé.

La concession du service maritime postal des États-Unis, qui viendra à échéance le 21 juillet 1901, est prorogée pour dix ans, jusqu'au 21 juillet 1911. Moyennant cette prorogation, dont la durée est inférieure au délai nécessaire à l'amortissement du nouveau matériel à mettre en ligne, la Compagnie s'engage à construire en France trois et éventuellement quatre paquebots pour les affecter au service

du Havre à New-York. Ces paquebots réaliseront tous les perfectionnements possibles au point de vue des installations et du confort. Ils devront donner aux essais sur bases, d'une durée de trois heures au minimum, sans recourir au tirage forcé en vase clos [1],

1. Le tirage dit *forcé* est fréquemment employé à bord des navires de guerre et des navires de commerce pour augmenter l'effet utile de leurs chaudières et diminuer ainsi leur poids et leur encombrement, objectif important lorsqu'il s'agit de réaliser de grandes vitesses. Les modes d'application varient selon les cas; mais on peut les grouper en deux catégories distinctes; la première comprend le dispositif de tirage forcé dit *en vase clos* ou en *chambre close*, dispositif dans lequel l'air nécessaire à la combustion du charbon et à la vie des chauffeurs est fourni par des ventilateurs refoulant l'air du dehors dans le compartiment hermétiquement clos qui contient à la fois les chaudières et le personnel qui les dessert; la deuxième catégorie comprend tous les dispositifs dans lesquels *les chaufferies communiquent librement et continuellement avec l'extérieur*; ce sont, par exemple, les systèmes de tirage forcé par insufflation d'air dans les cendriers ou par aspiration des gaz de la cheminée, ou bien par l'entraînement de ces gaz à l'aide de jets de vapeur ou d'air comprimé, l'air étant mis en mouvement par des ventilateurs ou des injecteurs spéciaux. Le tirage forcé en chambre close, malgré toutes les précautions prises, présente le grave inconvénient d'augmenter le péril pour les chauffeurs en cas d'avarie survenant soit aux chaudières, soit au navire lui-même, et de les placer dans un état d'inquiétude constante. Parfois aussi avec ce système, les chaufferies sont mal commodes, très chaudes, et ce sont ces difficultés qui l'ont fait abandonner sur certains paquebots (*Teutonic*, *Majestic*), où on en avait fait l'essai. Mais les systèmes rangés dans la deuxième catégorie, qui ne modifient en rien les conditions d'existence dans les chaufferies, sont, au point de vue du personnel, sans aucun inconvénient. L'un de ces dispositifs, celui de l'insufflation de l'air *dans les cendriers*, à l'aide de ventilateurs, a été appliqué sur une douzaine de navires de la Compagnie générale transatlantique : la *Touraine*, la *Navarre*, les cinq paquebots rapides de la ligne d'Alger, etc., etc. Plus de 600 navires anglais, allemands, américains (parmi lesquels ceux de la ligne Wite Star, de l'American Line), en sont pourvus. *Dans les conditions où il est*

une vitesse de 22 nœuds au moins, sous la sanction, dans le cas où la vitesse de 22 nœuds ne serait pas atteinte, d'une pénalité pécuniaire dont le principe est emprunté aux usages de la marine de l'État.

Les trois premiers navires devront respectivement entrer en ligne aux époques fixées ci-après :

Le premier, au 1er avril 1900;

Le second, au 1er juillet 1900;

Le troisième, au 1er avril 1903.

S'il était constaté au 1er juillet 1905, dans les conditions qui sont définies au cahier des charges annexé à la convention, que la vitesse obtenue en moyenne annuelle, sur la ligne postale française, fût inférieure de 10 p. 100 à la vitesse réalisée, en moyenne annuelle, sur l'une des lignes étrangères concurrentes, la Compagnie transatlantique serait tenue de mettre en chantier

employé sur ces navires, il constitue, non pas un moyen temporaire d'accroître exceptionnellement la puissance des chaudières, mais bien la règle constante de leur fonctionnement et la base même de la conception du navire. Grâce à lui, on remédie aux insuffisances occasionnelles de tirage naturel et on donne au régime des chaudières une régularité et une élasticité dont le premier effet est de pouvoir faire développer au navire, à un instant quelconque, toute sa vitesse, en poussant la production de vapeur des chaudières à sa limite maxima normale, par une simple accélération d'allure des ventilateurs qui, fonctionnant constamment, maintenus continuellement en bon état, sont toujours prêts à donner en toute sécurité l'aide dont on a besoin. Il est inutile d'insister sur les avantages de ce système pour des navires destinés à jouer éventuellement le rôle de *croiseurs auxiliaires*. On ne comprendrait pas qu'on veuille les priver d'un tel moyen d'action, sans lequel, du reste, le problème du maximum de vitesse dans le minimum de dimensions demeurerait sans solution acceptable. Ce système d'insufflation d'air dans les cendriers laisse les chauffeurs en plein air et n'a aucun des inconvénients du tirage forcé en vase clos, auquel nous sommes tout à fait opposé.

un quatrième paquebot aussi perfectionné que possible, devant entrer en service, au plus tard le 1er avril 1908, et le gouvernement pourra exiger que la vitesse de ce steamer soit compatible avec les progrès réalisés dans la construction des navires ainsi qu'avec les améliorations résultant des travaux effectués dans le port du Havre.

La convention nouvelle substitue au minimum de vitesse invariable fixé par la loi du 24 juin 1883, pour l'obtention des primes, une échelle ascendante qui a paru devoir corriger ce que le régime antérieur présentait de défectueux.

Le système de 1883, tout en exigeant du concessionnaire un effort considérable au début, c'est-à-dire la création immédiate d'une flotte homogène, ne prévoyait rien pour l'avenir.

Il a semblé que l'échelonnement des dates de mise en service des nouveaux paquebots à construire permettrait, au contraire, de tirer parti, au fur et à mesure, des leçons de l'expérience et des progrès réalisés dans la construction des navires. Il implique, de la part du concessionnaire, une série d'efforts se traduisant par des améliorations successives, jusqu'à une époque très rapprochée de l'échéance définitive du marché.

L'élévation du maximum annuel des primes de vitesse, qui est porté de 1 200 000 francs à 1 680 000 francs, à partir du 22 juillet 1901, tandis que l'élément fixe de la subvention est réduit de 5 480 000 francs à 5 millions, à compter de la même date, et la rigueur des pénalités prévues à l'article 5, au cas où la marche effective des paquebots aurait été insuffi-

sante, ont pour but d'intéresser l'entrepreneur à développer toute la puissance de ses navires en service courant.

En résumé, la convention conclue le 16 juillet 1897 avec la Compagnie générale transatlantique prévoit, au point de vue financier, une réduction de la dépense fixe annuelle à la charge de l'État. Elle ramène le chiffre de la subvention de 5 480 000 à 5 millions. Cette économie est reportée, du reste, sur les primes de vitesse, dont le maximum pourra être élevé de 1 200 000 francs à 1 680 000 francs à partir du 22 juillet 1901.

Jusqu'à présent, et malgré les nombreuses réclamations des ports de Fécamp, Saint-Malo, Saint-Servan, Granville, Cancale, Binic, Saint-Valery-en-Caux et Brest, aucun article du cahier des charges, pour le service postal entre la France et New-York, ne portait l'interdiction, pour les navires des Compagnies concessionnaires, de traverser le banc de Terre-Neuve pendant la saison de pêche, c'est-à-dire du 15 avril au 15 octobre.

De nombreux accidents se sont produits et la vie de nos courageux marins était ainsi exposée à de graves dangers.

Sur l'initiative des représentants des ports, le Ministre du Commerce a obtenu que la compagnie concessionnaire s'engageât à modifier son parcours de façon à éviter la traversée du banc de Terre-Neuve pendant la saison de la pêche.

Il est à souhaiter que toutes les nations suivent l'exemple de la France en s'associant à cette œuvre humanitaire.

L'objection principale que rencontra le projet de convention consistait dans la situation défectueuse du port du Havre. C'est ce qui avait fait naître la question de Brest tête de ligne.

Il ne paraît pas exagéré d'admettre que les neuf dixièmes des voyageurs qui empruntent notre ligne des États-Unis traversent Paris, en partent ou y aboutissent. Pour les marchandises importées ou exportées, la proportion est également très forte. Or, Brest est à 624 kilomètres de Paris, tandis que le Havre n'en est distant que de 228 kilomètres.

La tarification du transport par voie ferrée étant proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus, il y a là pour la voie de Brest une première cause de défaveur à laquelle on remédierait difficilement par des combinaisons de tarifs. De plus, les marchandises chargées ou déchargées au Havre peuvent circuler à l'intérieur du pays par voie fluviale et le réseau de nos canaux de navigation, et parvenir ainsi à destination, grevées de frais de transport moins élevés que si elles avaient dû prendre la voie ferrée. Semblable faculté n'existerait pas pour les marchandises embarquées ou débarquées à Brest, à destination de la région du nord de la France.

Au point de vue des affaires, la place de Brest est nulle. Au contraire, le marché du Havre a, par lui-même et par la région qu'il approvisionne ou à laquelle il sert de débouché, une grande importance; c'est là qu'arrivent les cotons, les blés, les bois, les sucres, les cafés; les maisons du Havre entretiennent avec les États-Unis, en particulier, un mouvement d'affaires considérable. On ne pourrait que nuire à

ces relations, sans grand profit pour Brest, en déplaçant le point d'attache de notre service maritime.

Une expérience concluante a d'ailleurs déjà été faite :

Jusqu'en 1874, les paquebots de la ligne du Havre à New-York ont fait escale à Brest. Cette escale avait été imposée dans le double but de favoriser le développement commercial de Brest, le port français le plus rapproché des États-Unis, et d'abréger la traversée maritime dans l'intérêt des voyageurs et des dépêches. Ces résultats ne furent pas atteints : le trafic de Brest ne s'est pas développé; le fret de départ, comprenant à peu près exclusivement des sardines à l'huile, préparées dans les baies du voisinage, ne dépassait pas 60 tonnes en moyenne par voyage, soit 1500 tonnes par an; quant au fret de retour, il était inexistant.

En ce qui concerne les passagers, il résulte des renseignements statistiques que, sur un mouvement de 7474 voyageurs transportés par des paquebots entre la France et les États-Unis, en 1873, 1112 seulement se sont embarqués ou ont débarqué à Brest.

D'autre part, les avantages d'une plus courte traversée étaient compensés par l'insuffisance des moyens de transport de la voie ferrée et par les difficultés d'accès du port de Brest.

En 1901, on aura remédié, au moins en ce qui concerne la voie ferrée, à ces derniers inconvénients, mais il reste acquis que le port de Brest ne saurait, sans un grave préjudice pour notre commerce, être substitué à celui du Havre comme point d'attache de notre service sur les États-Unis et qu'on ne

peut songer à décapiter notre second port commercial français.

Brest a, d'ailleurs, un grand rôle à jouer comme port de guerre. Aux pages glorieuses de son histoire, il saurait, si besoin était, en ajouter de nouvelles; mais il ne peut ambitionner d'être à la fois port de guerre et port commercial.

M. Guillain, dont il est difficile de nier la compétence, — il en a donné des preuves trop nombreuses pendant les longues années qu'il a passées au Ministère des travaux publics, en qualité de directeur de la navigation, — M. Guillain, aujourd'hui député, s'est exprimé en ces termes au sujet du port du Havre : « *En 1904, le port sera creusé à 4 m. 50, au-dessous du zéro des cartes sur le seuil de l'écluse, ce qui assurera, sauf dans les marées exceptionnelles de morte eau, une profondeur de 9 à 10 mètres. Les navires du plus fort tonnage pourront profiter facilement d'au moins six heures par marée pour effectuer leurs mouvements d'entrée et de sortie et l'on peut dire que le port du Havre sera dans des conditions aussi satisfaisantes que ses concurrents.* »

En 1904.... ! Si le port du Havre n'est pas en mesure de recevoir plus tôt des navires calant au-dessus de 8 mètres, à qui la faute? Malgré les réclamations incessantes de sa chambre de commerce, les projets d'amélioration et les demandes de crédit nécessaires ont attendu pendant sept ans le vote du Parlement. Il en est résulté qu'on n'a pas exécuté au Havre en temps opportun les travaux indispensables commandés par les progrès de l'art nautique. Le Havre ne saurait donc en être rendu responsable.

C'est avec joie que nous avons appris que M. Félix Faure, le 1er août, a posé la première pierre de la grande jetée du large. Tout en éprouvant une satisfaction bien légitime de présider à cette cérémonie, le Chef de l'État a dû sans doute se souvenir des luttes qu'il a eu à soutenir à ce sujet quand il était simple député du Havre et regretter comme nous les lenteurs interminables qui accompagent malheureusement l'exécution de nos travaux publics, même les plus urgents.

Si, à l'époque où M. de Freycinet a obtenu du Parlement le vote de sommes considérables destinées à la réalisation du programme qui porte son nom, on n'en avait pas éparpillé la plus grande partie sur toute la surface du territoire comme une véritable manne électorale, si on les avait, au contraire, concentrées sur quelques points principaux, comme l'ont fait les nations voisines, nous n'aurions pas à manifester ces regrets.

Dans la Grande-Bretagne il y a trois grands ports : Londres, Liverpool et Glasgow. En Belgique, il y a Anvers; en Hollande, Rotterdam et Amsterdam; en Allemagne, Brême et Hambourg; en Danemark, Copenhague; en Italie, Gênes. C'est sur ces ports que nos concurrents ont fait converger tous leurs efforts, améliorant sans cesse avec méthode et esprit de suite, aménagement, outillage, organisation générale et voies d'accès, pour y attirer la plus grande quantité possible de fret de sortie. Nous autres, nous avons eu la prétention d'avoir 69 ports et chacun d'eux se croit appelé du jour au lendemain à jouer un grand rôle dans le pays, comme si un port de quelque impor-

tance pouvait exister sans être en même temps un véritable centre industriel et commercial, le siège d'un grand mouvement d'affaires que le temps seul peut créer.

La France a consacré à l'établissement et à l'entretien de ses ports :

Pour les ports de la Manche et de l'Océan :

De 1874 à 1876............	439.483.337 fr.	
De 1876 à 1891............	460.394.053	
Dépenses votées en 1891, à achever dans un délai de trois à quatre ans........	99.276.919	999.694.309

Pour les ports de la Méditerranée (métropole, Corse et Algérie non comprises) :

De 1874 à 1876............	124.315.006	
De 1876 à 1801............	57.812.510	
Dépenses votées en 1891, à achever dans un délai de trois à quatre ans........	19.027.175	201.214.690
		1.200.908.999
Depuis 1891, les principales dépenses effectuées ou votées s'élèvent à.......		90.047.000
Ce qui fait un total de................		1.290.955.999

Et malgré cela, nous n'avons pas un seul port capable de rivaliser avec Liverpool, Anvers ou Hambourg, pas un seul port que l'on se soit préoccupé non seulement d'aménager et d'outiller convenablement, ce qui est à peu près réalisé, mais vers lequel on se soit appliqué d'attirer un grand aliment de fret par la création de voies économiques et l'aménagement des canaux et rivières !

Le service des Antilles a été laissé en dehors de la convention approuvée par le Parlement, mais la

Compagnie transatlantique se propose d'affecter à cette ligne les navires qui desservent actuellement celle de New-York, au fur et à mesure qu'elle mettra en service les nouveaux navires en construction.

La tête de ligne du service de l'Amérique du Sud est à Bordeaux.

Algérie, Tunisie, Maroc.

Déterminer pour les services maritimes postaux entre la France, l'Algérie, la Tunisie et le Maroc, un régime d'exploitation qui satisfasse les divers intérêts en cause et présente toutes les garanties désirables, n'est certes pas chose aisée.

Il suffit, pour s'en rendre compte, de jeter un rapide coup d'œil sur les tentatives qui ont été faites jusqu'ici dans ce but.

Alger tombé entre nos mains, une seconde France naissait de l'autre côté de la Méditerranée. Les premiers échantillons de la flotte à vapeur, encore au berceau, avaient assisté à l'expédition sans lui être d'aucun secours : la navigation à voiles avait donné une dernière fois, avant de pencher vers son déclin, la mesure de ce que l'esprit d'organisation et la volonté peuvent faire avec les moyens les plus rudimentaires et les instruments les moins parfaits[1].

1. Nous empruntons ces détails historiques sur les origines de la navigation à vapeur et les débuts du service maritime postal à un travail des plus intéressants et des plus honorables pour son auteur, M. Hubert Giraud, sous-directeur de la Société générale de transports maritimes à vapeur. Cette

Pendant la concentration de la flotte, deux vapeurs sardes, le *Tevere* et le *Carlo-Felice*, avaient fait un service journalier entre Marseille et Toulon. Au bout de deux ans seulement, un premier vapeur de commerce quitta Marseille pour aller reconnaître cette côte de la Nouvelle France, et ouvrir la voie qu'une navigation si active devait sillonner plus tard. Le 20 mai 1832, le *Scipion* partait pour Alger, mais son service fut, dès le retour de ce voyage, interrompu par un fâcheux accident. Le 12 juin, le *Scipion* revenait avec un mauvais temps, quand une chaudière éclata, et, complètement désemparé, le pionnier des lignes d'Algérie dut (amère dérision!) accepter la remorque d'un voilier qui le ramena à Toulon. Son avarie réparée, le *Scipion* continua son service, mais le mauvais effet produit sur le public persista, et ses voyages, assez peu réguliers, cessèrent en 1833.

Il y avait pourtant un intérêt indiscutable à créer, au moyen de paquebots à vapeur, des relations suivies avec notre nouvelle conquête. Après avoir tout d'abord exigé des voyageurs se rendant à Alger les mêmes formalités qu'on imposait depuis des siècles à ceux qui allaient aux Échelles du Levant, le Gouvernement avait consenti, en 1831, à les réduire à la délivrance d'un passeport. Il allait en résulter un important mouvement de passagers négociants; d'autre part, l'État avait un besoin urgent

étude a été publiée, en même temps que plusieurs autres, par les soins de la Société de géographie de Marseille, à l'occasion du Congrès de géographie qui vient d'avoir lieu dans cette ville.

d'assurer ses transports de troupes et de munitions autrement que par les bâtiments à voiles de la marine de guerre.

En 1832, la Chambre de commerce de Marseille demanda au Gouvernement de confier ces transports à l'armement commercial, par contrat et moyennant une rétribution déterminée par l'adjudication : c'était la première idée des services maritimes postaux modernes, idée qui devait faire son chemin et procurer à l'État de si sérieux avantages de toutes sortes.

Déjà, d'ailleurs, un arrangement analogue existait depuis 1830 avec la compagnie Gérard, qui assurait les communications entre Toulon et la Corse avec trois petits vapeurs de cinquante chevaux, le *Var*, le *Golo* et le *Liamone*, prenant des passagers et des marchandises.

Mais la question n'était pas mûre et la requête si intelligente de la Chambre de commerce ne fut pas accueillie. On considéra, dans les ministères, que les rapports avec la colonie naissante devaient rester sous le contrôle le plus étroit des départements qui avaient si brillamment organisé la conquête. Les services créés dans un but exclusivement militaire et postal devaient s'effectuer par des navires appartenant à l'État. Non seulement les vapeurs ne devaient transporter aucune marchandise du commerce, mais encore aucun passager civil, voyageant pour des motifs d'intérêt privé, ne pouvait être admis à bord. En vain la Chambre de commerce de Marseille fit-elle entendre les plus énergiques protestations contre cette conclusion si rigourense : les Ministères, celui de la Marine surtout, furent inflexibles.

En janvier 1834, une première satisfaction fut pourtant accordée à nos négociants; les vapeurs de l'État étaient autorisés à recevoir jusqu'à huit passagers civils en première classe et dix en deuxième classe! Il en fut ainsi jusqu'en 1841, et Marseille ne pouvait communiquer directement avec l'Algérie que par les voiliers et les vapeurs qu'y envoyaient de temps et autre MM. Ch. et A. Bazin.

Les services ainsi assurés par le Gouvernement étaient si défectueux qu'ils soulevaient partout des plaintes. On avait eu beau substituer aux premiers vapeurs de nouveaux navires aux noms infernaux (*Styx*, *Cerbère*, *Cocyte*, *Achéron*, etc.), les vapeurs de MM. Bazin, *Pharamond* et *Sully*, quand ils effectuaient une traversée, arrivaient beaucoup plus ponctuellement que les avisos de l'administration. Les itinéraires avaient été calculés sur la vitesse de sept nœuds seulement, et en dépit de cette modeste évaluation, les paquebots se trouvaient toujours de deux ou trois jours en retard. Compromis lourd et mal venu entre le bâtiment de guerre et le paquebot, les vapeurs de l'État, auxquels, après bien des démarches, le commerce avait été autorisé à remettre quelques marchandises, ne pouvaient en recevoir plus de 10 tonnes faute d'espace! L'expérience de l'exploitation des lignes postales par l'État n'était pas heureuse.

Toujours à la tête du mouvement, MM. Ch. et A. Bazin résolurent de s'implanter en Algérie en desservant régulièrement ses ports. Au bout de peu de temps, la supériorité de leurs navires sur ceux de l'État fut tellement évidente que le Ministère de

la Guerre, désireux de profiter des mêmes avantages que le commerce, passa un marché avec MM. Bazin pour le transport de ses passagers et de son matériel entre Marseille et Alger. L'exécution de ce traité commença le 1er janvier 1842. De son côté l'Administration des postes prévint le public qu'à partir du 1er février 1842 les dépêches seraient remises aux vapeurs de MM. Bazin.

Tout le monde put vite apprécier combien ces mesures, trop longtemps attendues, étaient justifiées. A diverses reprises, le *Tage*, revenant d'Alger, apporta des plis officiels destinés au Gouvernement, que le vapeur de l'administration, bloqué dans le port par la tempête, avait été obligé de lui confier.

L'exemple ainsi donnée trouva des imitateurs et la concurrence fit bientôt baisser les prix de passage et le fret des marchandises. La compagnie Bazin étendit progressivement ses services algériens. Elle passa le 22 mai 1843 avec le Gouvernement un nouveau traité de trois ans, qui fut renouvelé pour neuf ans le 1er janvier 1845.

Ainsi furent institués les premiers services réguliers de transport. A chaque renouvellement des traités passés avec les concessionnaires, leur réseau fut étendu et successivement complété.

En dernier lieu, le monopole se trouva détenu par la Compagnie générale transatlantique. Il lui avait été attribué par la loi du 20 juin 1881. La subvention versée par le Trésor était de 880 000 francs. Le contrat devait prendre fin le 30 juillet 1895.

En prévision de cette échéance, un projet de loi fut soumis au Parlement le 23 mars 1893. Le service était

modifié en quelques points et la vitesse augmentée. Une mise en adjudication provisoire se traduisit par une sensible majoration de la dépense budgétaire qui eût été portée à 1 930 000 francs. Non voté lors de la précédente législature, ce projet fut remanié dans l'intervalle et présenté à la nouvelle Chambre. Les développements qui lui avaient été donnés eussent exigé du Trésor un concours de 5 millions, soit 4 120 000 francs en plus. La commission de la Chambre n'en surenchérit pas moins sur les propositions du Gouvernement. Le programme qu'elle leur substitua, mis en adjudication provisoire, ne trouva preneur que sous condition d'une contribution de l'État de 8 965 000 francs. Cette aggravation de charges, déjà irrationnelle, était inadmissible.

Les adjudications publiques n'ayant pas donné de résultats acceptables, le Gouvernement crut devoir recourir au marché de gré à gré.

Le 14 mai 1895, il demanda à la Chambre de sanctionner une convention passée avec la Compagnie générale transatlantique et comportant une subvention annuelle de 1 500 000 francs, avec primes éventuelles pouvant s'élever à 500 000 francs. Ce projet fut repoussé.

On estima que la rapidité et la fréquence des rapports entre Alger et Marseille, auxquelles tendait surtout la combinaison adoptée, importaient moins que l'établissement de communications avec le plus grand nombre possible de ports situés sur la côte d'Afrique. En outre, on parut disposé à provoquer la suppression du monopole afin de rendre libres les transports de la Méditerranée. Cependant, un arrangement

provisoire consistant dans la ratification de l'adjudication conditionnelle du 2 avril 1895, moyennant 1 930 000 francs de subvention, réunit les suffrages de la Chambre qui consacrait ainsi et de nouveau le principe de la concession. Le projet échoua devant le Sénat.

Le rapporteur de la commission des Finances, l'honorable M. Ernest Boulanger, se prononça nettement en faveur de la liberté des transports.

Se conformant à cette indication, le Gouvernement mit à l'essai le régime de la concurrence entre toutes les entreprises désireuses de coopérer à l'exécution des services.

Le 22 octobre 1895 fut déposé un projet de loi transformant en primes à la vitesse la partie du crédit de 800 000 francs non employée, en rémunération des transports postaux. Cette combinaison eût abouti à la consolidation de la situation actuelle. Le Ministère présidé par M. Méline a pensé au contraire que cet état de choses devait prendre fin et il a présenté un nouveau projet qui constitue un retour au système de la subvention.

A l'appui de ce projet ont été invoquées les considérations suivantes :

Sans doute, l'administration est en mesure de faire ses envois officiels par l'intermédiaire des services libres qui fonctionnent en ce moment. De même, la concurrence n'a pas été sans produire des effets utiles ; elle a conduit les compagnies rivales à consentir de sérieux avantages.

Mais il se pourrait que l'antagonisme qui jusqu'ici a divisé ces entreprises et amené ce résultat, cessât à

bref délai de se manifester et de porter ses fruits. En l'absence de tout lien contractuel de quelque durée avec l'État, non seulement les rabais acquis pourraient subir une notable réduction ou même disparaître; mais encore on se trouverait exposé à rencontrer, du chef d'une entente tacite, de graves difficultés dans l'avenir. La régularité et la sécurité sont des éléments indispensables à la gestion des services postaux, leur exécution à prix aussi réduits que possible importe au Trésor. Ces deux raisons militent en faveur du rétablissement du régime de la subvention.

La subvention, a-t-on dit, est inutile au point de vue commercial. Elle ne se comprend qu'à la période de début, lorsqu'il s'agit d'amorcer des courants et de créer des débouchés qui n'existent pas encore. De même, au point de vue politique, on doit se soucier seulement de savoir si les grandes lignes sont bien desservies, et elles le seront toujours. En l'état, ces énonciations sont trop absolues. Les réseaux des voies de communication intérieures de l'Algérie et de la Tunisie ne sont pas suffisamment complets pour qu'il soit profitable et possible de concentrer les denrées et marchandises sur quelques points exceptionnellement favorisés.

Au contraire, il y a intérêt à décentraliser, pour ainsi dire, le mouvement maritime de la métropole avec les pays neufs; y faire participer les ports les plus voisins des centres de production, c'est développer celle-ci, la créer au besoin. D'autre part, il est indispensable que le Gouvernement se gare d'une éventualité qui demeurera toujours possible, tant qu'il n'existera pas d'obligations réciproques et défi-

nies. Même sur les grandes lignes peut se produire une interruption momentanée ou durable. Telle circonstance peut, pour un temps, faire disparaître la raison d'être commerciale, le bénéfice minimum d'un service. Les administrations militaires seraient ainsi exposées à l'isolement et à l'impuissance.

Enfin, et c'est le dernier argument des partisans de la concurrence illimitée, les transports entre la France et l'Algérie étant réservés aux pavillons français, nos nationaux n'ont rien à craindre et pour cette raison la subvention est encore inopportune en même temps qu'elle constitue une protection déguisée.

S'il devait s'agir ici de protection, nous n'hésiterions pas à partager cette appréciation. Mais la question est tout autre. Lorsque le 30 mars 1895 nous avions, avec plusieurs de nos honorables collègues, déposé une proposition de loi tendant à créer entre le continent et l'Algérie deux catégories de services, les uns à très grande vitesse, assurés au moyen de navires à deux hélices filant 20 nœuds, et les autres express ou ordinaires, moins rapides et destinés plus spécialement aux transports mixtes des voyageurs et des marchandises, nous nous étions préoccupé surtout de nous ménager dans la Méditerranée une flotte assez nombreuse et puissante pour nous prêter le plus précieux concours au point de vue économique et militaire.

Nous persistons à penser que le concours de l'État à une pareille entreprise, alors surtout qu'il est légitimé par les nécessités postales, n'est chose ni mauvaise, ni inutile. Les circonstances et des considérations budgétaires ont nui au succès de notre pro-

position. Nous devons savoir gré au Gouvernement de s'en être inspiré en partie et lui tenir compte de la sollicitude qu'il manifestait dans plusieurs passages de l'exposé des motifs de son projet de loi, pour l'amélioration de notre outillage maritime. Il a le souci d'amener les compagnies de navigation à perfectionner leur matériel, d'éviter qu'elles n'utilisent ailleurs leurs vapeurs d'un modèle nouveau pour ne laisser sur les lignes desservant nos colonies que des échantillons fatigués et vieillis.

L'état déplorable de notre marine marchande, qui commence à inquiéter les pouvoirs publics, nous a déterminé à nous associer à ces préoccupations. Nous tenons seulement à ajouter une considération topique, qui nous paraît répondre par avance à l'objection suivante. On nous dira, avec quelque apparence de raison, que l'intervention de l'État en faveur des entreprises maritimes devait revêtir une tout autre forme que celle de subvention postale. Sans doute, mais il ne faut pas oublier, ainsi que nous l'avons longuement exposé, que la loi de 1893, sous le régime de laquelle se trouve encore placée la marine marchande en France, a pour objet d'obliger nos armateurs à s'adresser exclusivement aux constructeurs nationaux, et que ceux-ci produisent ou vendent à un prix beaucoup plus élevé que leurs concurrents étrangers. Nous nous trouvons donc en présence d'une situation toute particulière qui légitime, dans une certaine mesure, le peu d'empressement que les compagnies mettent à accroître ou à renouveler leur flotte. Pour les y amener, il faut ou les contraindre, ou leur donner intérêt à le faire.

C'est pour ce motif que nous considérons comme excellente toute disposition qui aura pour conséquence de compenser ou d'annuler en partie les inconvénients graves qui résultent de la législation actuelle.

De plus, sur les conventions du 16 décembre 1896 se greffe l'attribution de primes à la vitesse, indépendantes de la subvention, et dont le maximum ne peut dépasser 400 000 francs. On a cherché à se prémunir ainsi contre le maintien indéfini des vitesses réglementaires pendant toute la durée de la convention. Le Gouvernement a fait appel à l'intérêt bien entendu des concessionnaires pour que ceux-ci s'empressent de réaliser les progrès dont la navigation deviendra susceptible au cours de cette période.

Si le contrat est unique, il n'en existe pas moins trois entreprises. Les lignes desservant l'Algérie, la Tunisie, la Tripolitaine et le Maroc sont exploitées en commun par la Compagnie générale transatlantique, la Compagnie de navigation mixte et la Société générale de transports à vapeur qui se sont partagé les vingt navires énumérés par la convention. Cette dernière est plus compréhensive que les précédentes. En 1879, il n'existait que quinze services et demi par semaine; le projet de 1895 en comportait treize seulement. De même, les parcours sont plus étendus; ils comprennent un total de 312 669 lieues marines contre 254 505 1/3 en 1879 et 194 664 en 1895.

Au point de vue financier, les éléments du traité peuvent être ainsi définis : la subvention allouée par l'État, en compensation des charges d'exploitation, est de 1 600 000 francs. Ce chiffre est supérieur à celui

de la subvention payée antérieurement à la Compagnie générale transatlantique. Mais il est inférieur au montant des sacrifices qu'à deux reprises, en 1895, la Chambre s'était déclarée prête à consentir pour le même objet. A cette époque, le dissentiment avait exclusivement porté sur les itinéraires qu'il convenait d'adopter; l'accord paraissait conclu en ce qui concerne l'importance de la subvention à demander à l'État.

Envisagée en elle-même en tenant compte du nombre et de la longueur des parcours, ainsi que des diverses clauses du traité, la quotité de cette subvention ne paraît point exagérée. Il suffit de constater, en se reportant aux calculs faits par l'Administration, que la lieue marine reviendra à 5 fr. 12, alors que ce prix atteignait 7 fr. 70 dans le projet de 1895 et que la Chambre avait admis le prix de 7 fr. 46 donné par la première adjudication provisoire.

En réalité, ainsi que le Gouvernement le faisait ressortir dans l'exposé des motifs, la subvention de 1 600 000 francs est loin de constituer une dépense nouvelle venant peser sur le budget de son poids intégral.

Le crédit dont disposait le Gouvernement était de 880 000 francs, chiffre auquel s'élevait la subvention payée à la Compagnie générale transatlantique antérieurement au 1er juin 1895.

L'excédent de dépenses prévu est donc de 720 000 fr. Il est compensé :

D'une part, par une économie sur les prix de transports des passagers et du matériel effectués pour le compte des différents départements ministériels et

que, d'après les résultats de l'année 1894, on peut chiffrer, dès maintenant, à 340 000 francs. Le Gouvernement a obtenu, en effet, la fixation de prix unitaires sensiblement inférieurs à ceux qui étaient déterminés par le cahier des charges de 1879;

D'autre part, par la suppression du payement des primes à la navigation qui sont acquises aujourd'hui aux navires effectuant des parcours libres sur la Tunisie et qui cesseront de l'être, pendant la durée de la convention, en vertu des dispositions de l'article 5 de la loi du 30 janvier 1893 sur la marine marchande. La valeur de ces primes est approximativement de 174 000 francs par an;

Enfin, par le concours financier de la Tunisie dont le Gouvernement a pu obtenir qu'elle contribuerait, pour une part annuelle de 150 000 francs, aux charges d'exploitation des services maritimes postaux qui desservent la Régence.

En tenant compte de ces atténuations, l'écart des dépenses entre l'ancienne subvention et la nouvelle n'est que de 56 000 francs.

Le jeu des primes à la vitesse dont nous avons parlé plus haut viendra sans doute majorer ce chiffre. Il l'élèvera, il est même à souhaiter qu'il l'élève, à 456 000 francs. Mais, nous le répétons, ces sacrifices constituent un excellent placement. Ils contribueront, nous en avons la confiance, au relèvement de la marine marchande et nul ne pourrait contester que ce soit là une dépense non pas seulement utile, mais nécessaire.

Satisfaction est donc donnée au plus grand nombre des besoins constatés, ou tout au moins aux plus

importants d'entre eux. Même au prix d'une adjudication de 8 950 000 francs, on n'avait pu réussir à calmer toutes les convoitises, à éteindre toutes les compétitions. Ce résultat a eu l'avantage de démontrer qu'il était vain de vouloir complaire à tous les intérêts particuliers que met en jeu cette délicate question.

Devant cette impossibilité, il ne restait plus qu'une ressource, celle de s'inspirer uniquement de l'intérêt général. On ne saurait s'en plaindre. Et, de fait, l'intérêt général n'exige-t-il pas que les services maritimes postaux entre la France et les côtes de l'Afrique du Nord soient enfin organisés d'une façon stable et durable? L'État ne doit-il pas profiter de cette nécessité pour obtenir à meilleur compte les transports que ses administrations sont dans l'obligation d'effectuer et pour encourager l'augmentation de notre flotte marchande dans la Méditerranée, en même temps que l'amélioration des unités au point de vue de la vitesse comme de la valeur militaire?

Corse.

Les lignes maritimes postales de la Corse ont été exploitées de 1892 à 1895 par la Compagnie Fraissinet en vertu d'un marché provisoire conclu le 25 février 1892. Avant l'expiration de cette convention il fut procédé à la mise en adjudication des services. Le projet présenté par le Gouvernement à la Chambre des députés fut jugé insuffisant par la commission et le nombre des lignes ainsi que des escales fut sensiblement étendu.

Au point de vue exclusivement postal, qui consiste à mettre le plus rapidement et le plus économiquement possible en communication avec la France un des ports de l'île les plus proches, pour laisser ensuite au service des postes local, le soin de répartir la correspondance, à cette conception simpliste et purement technique fut substitué un système différent. On a pensé que, non seulement il convenait de tenir compte des rivalités entre les ports principaux de la Corse, mais encore que l'on devait poursuivre le développement économique de l'île en facilitant les transports maritimes et en ouvrant des escales nouvelles destinées à permettre la vente et l'utilisation des produits du sol.

Dans son rapport du 4 février 1895 à la Chambre des députés, M. Emmanuel Arène définit très spirituellement cette tendance dont il se fait le chaleureux avocat. Il fait remarquer qu'il y a à Toulon, établis depuis des années, plusieurs milliers de Corses qu'une communication directe avec leur pays d'origine encouragera à l'importation des produits insulaires, à la diffusion des richesses si peu connues et pourtant si abondantes de la terre natale. Il se créera, de ce côté-là, à mi-chemin de Marseille et de Nice, un nouveau débouché, un nouveau courant économique, et, de port en port, la Corse deviendra ainsi ce qu'elle doit être, un prolongement de cette corniche si animée, si passagère et si riche!

« Pour ne prendre que deux points de la Corse qui ne sont même pas des points extrêmes, ajoute notre ancien collègue, il est certain que l'on va beaucoup plus facilement de Marseille à Dunkerque que de

Porto-Vecchio à Saint-Florent; ces deux ports de mer ont cette originalité d'être reliés entre eux par la diligence. Quant à la côte occidentale, cette vaste partie de l'île qui, sur près de 200 kilomètres, s'étend d'Ajaccio à Calvi, il n'y existe aucune voie rapide, ni en construction, ni en projet. Tout ce côté de l'île, au sol pourtant fertile, aux populations laborieuses, est relégué en dehors du mouvement, de la circulation, du progrès. On reproche quelquefois aux Corses d'être paresseux, de demander aux fonctions publiques des ressources que le travail leur assurerait chez eux. Ils seraient en droit de répondre que le travail qui ne produit rien n'est guère tentant, et que remuer la terre pour en faire sortir des produits qu'on ne peut pas transporter, dont l'écoulement se heurte à tant d'obstacles, n'a rien non plus de bien séduisant. Chez beaucoup, ce qu'on prend pour de la paressse n'est que du découragement.

« Sur cette côte occidentale, la nature a dessiné elle-même comme autant d'escales qui n'attendent qu'un signe pour devenir de vrais ports, de véritables centres commerciaux, et fournir leur contingent au bien-être, à la prospérité de l'île entière. Le service côtier groupera tous ces intérêts, provoquera ce mouvement inévitable, drainera tout le long de la rive les produits du sol, de l'industrie et sera le grand pourvoyeur des lignes directes sur le continent. On a dit, par une heureuse figure, du service de Nice à Ile-Rousse, qu'il serait entre les deux rivages un bac à vapeur; on peut dire, tout aussi justement du service côtier, qu'il sera un chemin de fer maritime, celui qui fera patienter, en attendant l'autre, des ports comme

Propriano et Bonifacio dont l'importance n'est plus à démontrer; comme Porto-Vecchio, appelé dans l'avenir à être un redoutable arsenal de guerre; comme Macinaggio qui deviendra l'entrepôt d'une des parties les plus riches de l'île, le cap Corse; comme Saint-Florent, ce port presque indivis entre les deux arrondissements de Calvi et de Bastia; comme Poto que dominent de superbes forêts et où s'entre-croisent les routes nationales et forestières des trois arrondissements d'Ajaccio, Calvi et Corte; comme Sagone, enfin, le véritable port de la province de Vico, où les produits de quatre ou cinq cantons, les richesses de la vallée de Cinarca pourront se donner rendez-vous. »

Telle est la conception que se font les intéressés de l'organisation des services maritimes de la Corse. Elle est séduisante, mais nous paraît peu réalisable.

Quoi qu'il en soit, le gouvernement a fini par comprendre qu'il ne pourrait, sans abuser de la bonne volonté de la compagnie qui se prête à cette combinaison, prolonger indéfiniment cette situation provisoire et il a déposé sur le bureau de la Chambre un projet de loi portant approbation de la convention conclue le 6 avril 1897 entre l'État d'une part, et conjointement avec les Compagnies Fraissinet et Transatlantique d'autre part, pour l'exécution des services maritimes postaux entre le continent et la Corse moyennant une subvention annuelle de 355 000 francs avec une vitesse de 12 nœuds. La durée de la concession serait de quinze ans et, l'ensemble des parcours comportant une longueur de 51 827 lieues marines, le prix de la lieue marine n'atteindrait plus que 7 fr. 70. Il y aurait huit services

hebdomadaires entre le continent et la Corse. Malgré la modération de cette subvention, le projet de loi n'a pas encore été discuté par la Chambre et le provisoire dure toujours.

Indo-Chine, Japon, Australie, Nouvelle-Calédonie, Côte Orientale d'Afrique, Brésil, Plata.

Les services maritimes postaux de la Méditerranée, des mers des Indes, de la Chine et du Japon, de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie, de la côte orientale d'Afrique et de l'Océan Indien, puis du Brésil et de la Plata, sont aujourd'hui concédés à la Compagnie des messageries maritimes. Cette entreprise, qui débuta par l'exploitation des lignes postales de la Méditerranée, a pris peu à peu une grande extension et se trouve chargée d'assurer en grande partie les communications de la métropole avec nos principales colonies ou avec les pays d'outre-mer qui ont avec la France des rapports commerciaux constants.

L'importance de ses services est telle que nous croyons utile de rapporter ici les circonstances qui ont précédé et provoqué sa création. Ces développements nous semblent d'autant moins déplacés dans cet ouvrage qu'ils nous fournissent une preuve nouvelle de l'infériorité de l'État en matière d'exploitation industrielle, et confirment d'une façon éclatante cette thèse, que nous avons déjà plusieurs fois exposée, à savoir que, loin de favoriser l'action de l'initiative privée, l'intervention du Gouvernement ne fait que la contrarier.

Le commerce avait, dès le début, réclamé la création d'une ligne sur le Levant; cette création était rendue, par les relations traditionnelles de Marseille avec l'Orient, aussi indispensable aux intérêts commerciaux qu'au maintien de l'influence française. En décembre 1834, quelques maisons marseillaises fondèrent une société au capital de 6 millions pour remplir à la fois le double desideratum d'un service sur le Levant et d'un autre sur l'Algérie [1].

Malheureusement l'initiative privée allait se heurter à des obstacles insurmontables de la part du Gouvernement et des Chambres. Les propositions de la compagnie étaient des plus avantageuses pour l'État : elle demandait pour ses services, une subvention de 1 500 000 francs, et abandonnait le produit de la taxe sur les lettres, ce qui réduisait le sacrifice à 1 100 000 francs environ. Elle ne réclamait même que 600 000 francs si l'État lui permettait d'employer des vapeurs de 100 à 120 chevaux au lieu de 160.

La commission parlementaire chargée d'étudier le projet de loi relatif à la création du nouveau service repoussa ces propositions. On fit valoir plusieurs arguments pour justifier ce refus, par exemple, l'impossibilité où se trouvaient des navires de commerce de faire respecter le pavillon, la crainte de voir certains chargeurs favorisés au détriment des autres, etc. Aucune de ces raisons n'était bien sérieuse et l'on passa sous silence le motif véritable, croyons-nous, de cette exclusion. On ne doit pas perdre de vue que l'armement à voiles était encore tout-puissant, et

1. *Études sur Marseille et la Provence. — Le Port, la navigation à vapeur*, par Hubert Giraud.

qu'il ne voyait pas sans une légitime inquiétude le développement de son jeune rival, l'armement à vapeur; il lui fallait donc obtenir que la marine à vapeur fût maintenue dans un rôle limité au transport des dépêches et des passagers, sans lui permettre d'en sortir. Or, en confiant les services du Levant à une compagnie privée, il y avait tout à craindre de son esprit d'initiative commerciale, qui ne devait pas manquer de se porter vers les transports de marchandises, et la marine à voiles voulait se les réserver : il y allait de son existence.

Elle usa donc de son influence, et le 30 mai 1835, la Chambre des députés adopta les conclusions du rapport de M. Reynard, tendant à faire exécuter le service par l'État. L'administration ne devait avoir aucun contact avec le commerce, et, bien entendu, les marchandises étaient exclues de ses navires.

Outre que le service de ces paquebots était défectueux, il devint bientôt indispensable de modifier leurs itinéraires : les escales qu'ils faisaient en Italie, sans aucune raison d'être, nuisaient aux entreprises libres en leur enlevant les passages; en outre les négociants de Livourne et Civita-Vecchia se trouvaient favorisés au détriment de ceux de Marseille : au retour, ils recevaient des nouvelles d'Orient avec plusieurs jours d'avance, et, à l'aller, expédiaient des lettres écrites trois jours plus tard. L'État français créait ainsi une situation notablement avantageuse aux concurrents de notre commerce. Enfin, la Malle anglaise de l'Inde dont le point d'attache fut établi à Marseille, mit ce port à huit jours d'Alexandrie, tandis que les paque-

bots français n'y arrivaient qu'au bout de douze à quatorze jours.

Pour remédier à cette infériorité, le Gouvernement, au lieu de supprimer les escales italiennes, créa une nouvelle ligne sur Alexandrie viâ Malte. Était en même temps approuvé le rattachement de la Corse à Marseille par des navires de l'État ne transportant que des dépêches et des voyageurs. Ainsi non seulement l'armement à vapeur ne trouvait auprès du Gouvernement aucun encouragement, mais de tous côtés on lui créait des obstacles : il a fallu la persévérante initiative de nos aînés pour vaincre dans des conditions aussi défavorables et constituer, malgré tout, la marine à vapeur commerciale.

L'exemple donné par la Compagnie Bazin du côté de l'Algérie fut suivi par la Compagnie Valéry pour la Corse. En même temps se créait, constituée par M. Marc Fraissinet, MM. Théron et Chancel, la société des Paquebots à vapeur sur la Méditerranée. Enfin, en février 1846, M. Albert Rostand établissait une ligne régulière sur Constantinople, en concurrence directe avec les paquebots du Levant. Le commerce avait donc obtenu la ligne tant réclamée : les produits français pouvaient être enfin rapidement transportés sur les marchés d'Orient. Les passagers eux-mêmes trouvaient à bord un confortable inusité.

L'année 1851 fut marquée par la création de la plus importante des compagnies de navigation françaises. L'exploitation des paquebots du Levant par l'État n'avait pas seulement motivé les plaintes les plus vives, elle avait aussi donné des résultats financiers déplorables : en treize ans, l'État avait perdu

37 millions et sans réussir à satisfaire personne. Une pareille situation ne pouvait se prolonger, et le Gouvernement, cédant aux sollicitations générales, résolut de provoquer des offres pour l'exécution du service postal de la part de compagnies particulières.

C'est alors que M. A. Rostand, dont la récente entreprise avait puissamment contribué à prouver la supériorité de la navigation commerciale, créa les *Messageries Maritimes*. Le 22 février 1851, l'État accepta les offres de la Compagnie et un premier traité fut signé : l'administration lui cédait, au prix d'estimation, 12 ou 13 paquebots du Levant; la Compagnie acquérait, en outre, les trois vapeurs de la Compagnie Rostand.

Telle est l'origine de la Compagnie des *Services maritimes des Messageries nationales*. Aussitôt fondée, elle s'associa deux hommes de premier ordre, Dupuy de Lôme, le plus grand ingénieur de son temps, et Armand Béhic. Elle n'a cessé, depuis, de rendre les plus grands services au commerce français.

Les conditions dans lesquelles le Gouvernement a été amené à traiter en dernier lieu avec cette compagnie diffèrent sensiblement des termes du contrat qui lie l'État avec la Compagnie générale transatlantique. Ainsi que le faisait judicieusement remarquer le rapporteur devant la Chambre de la loi du 24 décembre 1894, les nécessités de service sont en effet loin d'être les mêmes : la vitesse, notamment, peut sans inconvénient être quelque peu inférieure. Dans l'Atlantique, il est relativement aisé de rendre les traversées rapides, parce que le voyage se fait d'une seule traite avec arrêt prolongé, ce qui permet, avant le retour, de réparer

les conséquences d'une chauffe intense. Au contraire, dans l'Extrême-Orient, les navires font des escales nombreuses et dont la durée est trop peu importante pour qu'il soit possible de procéder à des nettoyages complets et suffisants de leurs appareils de chauffage. D'autre part, les grands paquebots transatlantiques sont aménagés de telle façon que le transport des marchandises constitue seulement un appoint, un complément de celui des voyageurs. Dans les navires qui font le service au delà de Suez, au contraire, on est obligé de laisser une part très importante à la disposition des chargeurs de marchandises. La rapidité des traversées n'a plus dans ces conditions qu'un intérêt secondaire. Du reste, le maintien sur des parcours aussi étendus d'une vitesse analogue à celle qui est pratiquée sur l'Atlantique amènerait une consommation de charbon et des dépenses tellement considérables que l'entreprise verrait son existence absolument compromise.

Au point de vue militaire même, quelque désir que l'on puisse avoir de multiplier les croiseurs auxiliaires à grand rayon d'action, on doit préférer encore trouver dans la flotte de la Compagnie des Messageries maritimes des transports d'hommes et de munitions.

« Si, en effet, des navires sont aménagés pour recevoir quantité de marchandises, et peuvent être promptement apprêtés pour contenir des milliers d'hommes, il n'en est pas de même des steamers à grande vitesse. On peut faire une comparaison très juste entre les chemins de fer et les services maritimes. Ce n'est pas avec un train de luxe et à très grande vitesse que l'on pourrait transporter des

troupes ou approvisionner de vivres une place de guerre. Il faut accepter l'ordre naturel des choses. Ici, plus que jamais, est vrai l'axiome de la mécanique établissant qu'on perd en force ce qu'on gagne en vitesse et *vice versa.* »

D'ailleurs, il est à remarquer que les services anglais et les services allemands qui fréquentent les mêmes parages sont également organisés en vue d'un effort surtout commercial. Leur principal objet paraît être de recueillir le fret et les vitesses réalisées par eux ne sauraient nous mettre sur ce point en état de sensible infériorité.

Parmi les lignes concédées à la Compagnie des Messageries maritimes, celles de la Méditerranée revêtent une importance particulière, en ce sens qu'elles assurent nos relations avec les Échelles du Levant et l'Égypte. La fréquence des relations maritimes de ce dernier pays avec la France constitue l'un des moyens les plus efficaces de maintenir notre influence, si menacée, dans la vallée du Nil.

En Extrême-Orient, les intérêts de notre commerce ont amené la création d'un embranchement sur Bombay.

D'autre part, les itinéraires de l'Indo-Chine sont assez bien desservis. Les correspondances avec les côtes de l'Afrique Orientale, Madagascar et la Réunion ont, lors de la dernière convention, bénéficié d'améliorations sensibles. Enfin, le service sur le Brésil et la Plata est aujourd'hui définitivement organisé.

Lorsqu'il s'est agi de traiter avec la Compagnie des Messageries maritimes, la question de la mise en adjudication a été posée par divers membres de la

commission de la Chambre des députés. Le même principe avait été admis, en effet, pour les services de l'Algérie et de la Corse. D'un autre côté, on s'était demandé s'il n'aurait pas mieux valu substituer à la prorogation de la concession une rémunération plus forte, destinée à compenser les améliorations imposées à la Compagnie. Mais, outre qu'il aurait fallu pour atteindre ce résultat majorer sensiblement le chiffre des subventions, la Compagnie fit valoir qu'elle ne pourrait renouveler et transformer son matériel naval que si elle avait son avenir assuré pendant une période suffisamment longue pour lui permettre de se récupérer de ses avances. Quant à l'adjudication future, une fois la convention échue, elle devenait des plus problématiques, car il est peu vraisemblable qu'une association financière, si puissante qu'elle soit, se trouve en mesure du jour au lendemain de créer une flotte équivalente à celle de la Compagnie des Messageries maritimes, et qui lui permette d'organiser les services dans des conditions aussi satisfaisantes. Le Parlement a pensé, avec raison suivant nous, qu'il était préférable d'accorder la prorogation, étant donné que celle-ci pouvait seule amener la réalisation immédiate des améliorations suivantes stipulées dans la convention du 5 novembre 1894 :

Un service direct et spécial de plus de Marseille à Alexandrie et Beyrouth, de manière à les desservir régulièrement une fois par semaine;

Communication en plus avec Constantinople par Smyrne;

Extension de nos relations avec la Russie dans la mer Noire;

Service d'escale remplacé par un direct et spécial sur l'Afrique Orientale, Madagascar et la Réunion, de manière à desservir régulièrement ces contrées tous les quinze jours;

Escale trois fois par mois à Djibouti, au lieu d'une à Obock;

Extension de nos relations sur Bombay, doté d'une ligne directe mensuelle avec la France;

Augmentation de vitesse partout;

Diminution des rétributions par lieue marine;

Service libre devenu obligatoire sur la Plata, de manière à en avoir un tous les quinze jours, malgré la suppression de la subvention actuelle.

Il est d'ailleurs incontestable que la Compagnie des Messageries maritimes jouit, surtout sur ses grandes lignes, d'une réputation bien acquise et qu'elle soutient très honorablement la concurrence avec la puissante Péninsulaire et Orientale et les compagnies allemandes.

Côte Occidentale d'Afrique.

C'est en 1888 seulement que la France fut reliée à la côte occidentale d'Afrique par un service postal dont les départs devaient s'effectuer chaque mois alternativement de Marseille et du Havre.

La Compagnie des Chargeurs Réunis fut déclarée adjudicataire du service partant du Havre, et la Compagnie Fraissinet de celui partant de Marseille.

Le trafic de la ligne de Marseille ayant pris un certain développement, la Compagnie Fraissinet, à dater

du 15 juillet 1891, décida de doubler son service, sans recevoir un centime de subvention de plus, en créant six ordinaires commerciaux, ce qui équivalait à douze voyages par an, desservant Las Palmas, Dakar, Conaky, Sierra Leone, Grand-Bassam et Côte d'Or, Kotonou et Côte des Esclaves, Libreville et Lorenzo.

Peu de temps après, les Chargeurs Réunis suivirent le même exemple; de plus, la Compagnie Mixte fait assez régulièrement chaque mois un service libre.

Nous venons de passer rapidement en revue nos divers services postaux. Il ne faudrait pas croire que tous les points du globe soient bien desservis par notre pavillon. Il existe malheureusement de nombreuses lacunes.

Au Brésil, la Compagnie postale des Messageries ainsi que les compagnies libres des Transports maritimes et des Chargeurs Réunis, ne desservent que quatre points de la côte : Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro et Sao-Paulo, avec escales à Espirito-Santo et Maceïo.

La région de l'Amazone, avec son immense développement fluvial et les ressources qu'elle présente, est entre les mains des Anglais, qui y possèdent deux lignes puissantes : la *Red cross line* et la *Booth line.* Les Allemands ont installé depuis deux ans une compagnie fluviale effectuant un service jusqu'à Manaos. La France n'a rien dans ces parages.

Quant au Pacifique, depuis longtemps nos relations sont des plus restreintes et notre pavillon en est à peu près disparu. San Francisco et Panama ne reçoivent plus de bateaux français, pas plus que Valparaiso,

Callao et Guayaquil, et nos négociants, pour leurs expéditions au Chili, en Bolivie, au Pérou ou à l'Équateur, dans l'Amérique Centrale, la Nouvelle-Zélande, les îles Hawaï, et même notre colonie de Taïti, sont tributaires des lignes anglaises, allemandes et américaines.

Il en est de même pour la ligne du Canada et celle des nouveaux ports de la Chine et du Yang-tse-Kiang avec prolongement jusqu'à Vladivostock. Si donc on examine les différentes routes maritimes du monde, on constate qne notre pavillon y est pauvrement représenté.

M. G. Fermé, à l'appui de la déposition qu'il a faite à la commission extra-parlementaire, au nom de la Chambre des négociants commissionnaires, a produit le tableau suivant, qui est on ne peut plus suggestif.

Dans la première colonne sont indiqués les principaux ports du monde fréquentés par des lignes régulières de vapeurs ; dans la deuxieme, ceux de ces ports qui sont visités par des vapeurs français postaux subventionnés ; dans la troisième, ceux que desservent des vapeurs français de navigation libre. Ce tableau n'est ni difficile, ni fatigant à consulter et prouve jusqu'à la dernière évidence, le rôle plus que modeste joué par notre marine marchande sur les grandes lignes maritimes du monde.

GRANDES ROUTES MARITIMES DU GLOBE

LONG COURS

PRINCIPAUX PORTS RÉGULIÈREMENT DESSERVIS			PRINCIPAUX PORTS RÉGULIÈREMENT DESSERVIS		
PAR DES LIGNES de vapeurs étrangères	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises postales	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises libres	PAR DES LIGNES de vapeurs étrangères	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises postales	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises libres
				Quin-Hone.	
INDES — CHINE — JAPON				Tourane.	Tourane.
			Haïphong.	Haïphong.	Haïphong.
Port-Saïd.	Port-Saïd.		Hongkong.	Hongkong.	
Suez.	Suez.				Hatien.
Djeddah.					Kompot.
Aden.	Aden.				Chantaboum.
Périm.					
Bombay.	Bombay.		*Ports ouverts de la Chine et du Yang-tse-Kiang :*		
Golfe Persique :					
Kurratchee.	Kurratchee.		Macao.		
Mascate.	Mascate.		Canton.		
Gwadur.	Gwadur.		Svatow.		
Jask.			Amoï.		
Bender-Abbassi.	Bender-Abbassi.		Fou-tchou.		
Linga.			Ving-po.		
Barhein.			Shanghaï.	Shanghaï.	
Bushir.	Bushir.		Tchin-Kiang.		
Fao.			Youhou.		
Bassorah.	Bassorah.		Kiou-Kiang.		
Bagdad.			Han-Kow.		

Côte de Malabar :		
Carvar.		
Mangalore.		
Tellichery.		
Cannamore.		
Calicut.		
Beipore.		
Cochin.		
Narakal.		
Tuti corin.		
Colombo.	Colombo.	
Côte de Coromandel :		
Négapatam.		
Pondichéry.	Pondichéry.	
Madras.	Madras.	
Masulipatam.		
Coconada.		
Bimlipatam.		
Vizagapatam.		
Calcutta.	Calcutta.	
Côte de Birmanie :		
Chittagong.		
Akyab.		
Rangoon.		
Bassein.		
Moulmein.		
Tavoy.		
Merguy.		
Pénang.		
Singapour.	Singapour.	Singapour.
Bangkok.		Bangkok.
	Poulo-Condor.	
Saïgon.	Saïgon.	Saïgon.
	Nhatrang.	

Sha-Shi.		
Yi-Tchang.		
Tchoung-King.		
Tché-Fou.		
Tien-Tsin.		
Nagasaki.		
Kobe.	Kobe.	
Yokohoma.	Yokohama.	
Vladivostok.		
Korsakowski-Port.		

AUSTRALIE ET OCÉANIE

King-Georges-Sound.	King-Georges-Sound.	
Adélaïde.	Adélaïde.	
Melbourne.	Melbourne.	
Sydney.	Sydney.	
Nouméa.	Nouméa.	
Brisbane.		
AUSTRALIE		
Côte occidentale :		
Port-Darwin.		
Derby.		
Broom.		
Cossak.		
Onslow.		
Carnarvon.		
Schark's-Bay.		
Géraldton.		
Freemantle.		

PRINCIPAUX PORTS RÉGULIÈREMENT DESSERVIS		
PAR DES LIGNES de vapeurs étrangères	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises postales	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises libres
Côte orientale :		
Thursday-Island.		
Newcastle.		
Cocktown.		
Cairns.		
Townsville.		
Bowen.		
Mackay.		
Rockampton.		
Maryborough.		
Nouvelle-Zélande :		
The Bluff.		
Port Chalmers.		
Auckland.		
Nelson.		
Picton.		
Greymouth.		
Lyttleton.		
Wellington.		
Taranaki.		
Napier.		
Gisborne.		
Tourangar.		
Tasmanie :		
Hobarth.		
Lauceston.		

PRINCIPAUX PORTS RÉGULIÈREMENT DESSERVIS		
PAR DES LIGNES de vapeurs étrangères	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises postales	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises libres
Probolingo.		
Bowan.		
Bandjermassin.		
Kota-Baroe.		
Passir.		
Kaeti.		
Donggala.		
Berow.		
Boelongan.		
Bali.		
Ampenan.		
Amboine.		
Les ports des Moluques.		
Les ports des Célèbes.		
L'île Timor.		
La côte sud de la Nouvelle-Guinée.		
Honolulu.		
Apia.		
Toutouila-Samoa.		
Papeete.		
Taïohae (Nuka-Hiva).		
Suva et Leyuka.		
Tongatabou.		

Océanie allemande :		
Fried-Wilhelmshafen.		
Stephansort.		
Finshafen.		
Herbertshöhe.		
Philippines :		
Manille.		
Ilo.		
Cébu.		
Cavite.		
Indes néerlandaises :		
Batavia.	Batavia.	
Samarang.	Samarang.	
Sourabaya.		
Padang.		
Macassar.		
Oleleh.		
Siboga.		
Muntok.		
Riouw.		
Palembang.		
Moerasaba.		
Simpang.		
Djambi.		
Deli.		
Billiton.		
Pontianak.		
Chéribon.		
Tagal.		
Pekalon an.		
Panorœkan.		
Passaroen.		

CÔTE ORIENTALE D'AFRIQUE		
Port-Saïd.	Port-Saïd.	
Suez.	Suez.	
Aden.	Aden.	
Souakim.	Djibouti.	
Massouah.		
Mahé.		
Tanga.		
Dar-el-Salam.		
Monbassa.		
Zanzibar.	Zanzibar.	
Pangani.		
Saadani.		
Bagamoyo.		
Kiloa-Kivindje.		
Lindi.		
Mi-Kindani.		
Ibo.		
Lamoo.		
Mozambique.	Mozambique.	
Quilimane.		
Chindge.		
Beïra.	Beïra.	
Inhambane.		
Parapat.		
Delagoa-Bay.	Delagoa-Bay.	Delagoa-Bay.
Natal.		
	Mayotte.	
Nossi-Bé.	Nossi-Bé.	
Majunga.	Majunga.	Majunga.
	Manterano.	
	Marundava.	
	Nossy-Vé.	
	Diégo-Suarez.	
	Sainte-Marie-de-Madagascar.	

PRINCIPAUX PORTS RÉGULIÈREMENT DESSERVIS		
PAR DES LIGNES de vapeurs étrangères	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises postales	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises libres
Tamatave.	Tamatave.	Tamatave.
La Réunion.	La Réunion.	La Réunion.
Maurice.	Maurice.	Maurice.
CÔTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE		
Iles de :		
San Miguel.		
Terceira.		
Graciosa.		
Sao-Jorge.		
Pico.		
Fayal.		
Flores.		
Santa Maria.		
Ténériffe.	Ténériffe.	Ténériffe.
Las Palmas.	Las Palmas.	Las Palmas.
Funchal.		
Saint-Vincent.		
Santiago.		
Principe.		
Saint-Thomé.		
Ascension.		
Sainte Hélène.		
Saint-Louis.		Saint-Louis.

PRINCIPAUX PORTS RÉGULIÈREMENT DESSERVIS		
PAR DES LIGNES de vapeurs étrangères	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises postales	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises libres
Whydah.		Whydah.
Cotonou.	Cotonou.	Cotonou.
Lagos.		
Benin.		
Sapelli.		
Forcados.		
Warrée.		
Akassa.		
Brass.		
Bonny.		
New-Calabar.		
Opopo.		
Old Calabar.		
Fernando-Po.		
Bibendi.		
Victoria.		
Maloumba.		
Petit-Batanga.		
Longji.		
Plantation.		
Kribi.		
Grand-Batanga.		
Bata.		
Elobey.		
Libreville.	Libreville.	
Cap Lopez.	Cap Lopez.	
Sette-Cama.	Sette-Cama.	
Nyanga.		

Gorée.		Gorée.
Dakar.	Dakar.	Dakar.
Rufisque.		Rufisque.
		Fondiougue.
Bathurst.		Bathurst.
		Carabane.
Bixao.		
Boulam.		Boulam.
		Rio-Nuñez.
		Rio-Pongo.
Conakry.	Conakry.	Conakry.
		Benty.
Freetown.	Freetown.	Freetown.
Sherbro.		
Monrovia.		
Grand-Bassa.		
Kroocoast.		
Cap Palmas.		
	Grand-Lahou.	Grand-Lahou.
Half-Jack.	Half-Jack.	Half-Jack.
Grand-Bassam.	Grand-Bassam.	Grand-Bassam.
Assinie.		
Axim.		
Dix-Cove.		
Elmina.		
Cape-Coast-Castle.		
Salt-Pounds.		
Winnebah.		
Sinoe.		
Accra.		Accra.
Addah.		Addah.
Quitah.		
Loumé.		
Grand-Popo.		Grand-Popo.
Petit-Popo.		
Appam.		
Bagenda.		

Mayumba.	Mayumba.	
Loango.	Loango.	
Puntanegra.		
Landana.		
Cabinda.		
Boma.		
Matadi.		
Noqui.		
Moucoula.		
Ambrizette.		
Moussera.		
Quissembo.		
Imoe.		
Ambriz.		
Loanda.		
Novo-Redondo.		
Benguela.		
Mossamedes.		
Swakopmund.		
Luderitz-Bay.		
Walfish-Bay.		
Le Cap.		
Mossel-Bay.		
Algoa-Bay.		
Kuysna.		
Port lisabeth.		
East-London.		
Natal.		
Delagoa-Bay.		Delagoa-Bay.

AMÉRIQUE DU NORD

Halifax.		
Saint-John.		
Portland.		
Québec.		

PRINCIPAUX PORTS RÉGULIÈREMENT DESSERVIS		
PAR DES LIGNES de vapeurs étrangères	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises postales	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises libres
Montréal. Boston. New-York. Philadelphie. Baltimore. Charleston. Savannah. Nouvelle-Orléans. Galveston.	New-York.	New-York.
ANTILLES — CÔTE FERME — MEXIQUE		
Petites Antilles :		
Saint-Thomas.	Saint-Thomas.	
Basse-Terre (Saint-Christophe).		
Charles-Town (Nevis).		
Saint-John (Antigua).		
Plymouth (Montserrat).		
Point-à-Pitre (la Guadeloupe).	Pointe-à-Pitre.	
Basse-Terre.	Basse-Terre.	
Charlottelown (la Dominicaine).		

PRINCIPAUX PORTS RÉGULIÈREMENT DESSERVIS		
PAR DES LIGNES de vapeurs étrangères	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises postales	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises libres
Sainte-Marthe.		
Savanilla.	Savanilla.	
Carthagène.	Carthagène.	
Colon.	Colon.	
Amérique centrale :		
Port-Limon. Grey-Town. Boca-del-Toro. Bluefields. Waulta. Cabo-Gracias. Truxillo. Puerto-Cortez. Livingstone. Puerto-Barrios. Belize.		
Mexique :		
Campêche. Laguna. Frontera. Coatzacoalcos. Progreso.		
Vera-Cruz.	Vera-Cruz.	
Tuxpan. Tampico. Matamoros.		

ice.	Fort-de-France.	Fort-de-France.
Port-Castries (Sainte-Lucie).	Port-Castries.	
Kingstown (Saint-Vincent).		
Bridgetown (la Barbade).		
Georgetown (la Grenade), (Tobago) Scarborough.		
Port-of-Spain (la Trinité).	Port-of-Spain.	
Guyanes :		
Demerara.	Demerara.	Demerara.
Berbice.		
Surinam.	Surinam.	Surinam.
Cayenne.	Cayenne.	Cayenne.
		Iles-du-Salut.
		Kourou.
		Saint-Laurent.
		Saint-Jean.
		Albina.
Côte ferme :		
Carupaño.	Carupaño.	
Cumana.		
Guanta.		
La Guayra.	La Guayra.	
Puerto-Cabello.	Puerto-Cabello.	
Vela-de-Coro.		
Curaçao.	Curaçao.	
Maracaïbo.		
Rio Hatcha.		

Corpus-Christi.		
Nassau (îles Bahama).		
La Havane :		
La Havane.	La Havane.	
Casilda.		
Cienfuegos.		
Santiago-de-Cuba.		
Matanzas.		
Cardenas.		
Sagua-la-Grande.		
Guantanamo.		
Nuevitas.		
Kingston (Jamaïque).		Kingston.
Saint-Domingue et Haïti :		
Cap Haïtien.	Cap Haïtien.	
Port de Paix.		
Gonaives.	Gonaives.	
Saint-Marc.	Saint-Marc.	
Port-au-Prince.	Port-au-Prince.	Port-au-Prince.
Jérémie.	Jérémie.	
Les Cayes.	Les Cayes.	Les Cayes.
Jacmel.	Jacmel.	Jacmel.
Petit-Goave.	Petit-Goave.	
Miragoane.		
Sanchez.	Sanchez.	
Saint-Domingue.	Saint-Domingue.	Saint-Domingue.
Samana.		
Puerto-Plata.	Puerto-Plata.	
Monte-Christi.		
Saint-Pedro-de-Macoris.		Saint-Pedro-de-Macoris.

PRINCIPAUX PORTS RÉGULIÈREMENT DESSERVIS		
PAR DES LIGNES de vapeurs étrangères	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises postales	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises libres
Montréal.		
Boston.		
New-York.	New-York.	New-York.
Philadelphie.		
Baltimore.		
Charleston.		
Savannah.		
Nouvelle-Orléans.		
Galveston.		
ANTILLES — CÔTE FERME — MEXIQUE		
Petites Antilles :		
Saint-Thomas.	Saint-Thomas.	
Basse-Terre (Saint-Christophe).		
Charles-Town (Nevis).		
Saint-John (Antigua).		
Plymouth (Montserrat).		
Point-à-Pitre (la Guadeloupe).	Pointe-à-Pitre.	
Basse-Terre.	Basse-Terre.	
Charlottetown (la Dominicaine).		

PRINCIPAUX PORTS RÉGULIÈREMENT DESSERVIS		
PAR DES LIGNES de vapeurs étrangères	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises postales	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises libres
Sainte-Marthe.		
Savanilla.	Savanilla.	
Carthagène.	Carthagène.	
Colon.	Colon.	
Amérique centrale :		
Port-Limon.		
Grey-Town.		
Boca-del-Toro.		
Bluefields.		
Waulta.		
Cabo-Gracias.		
Truxillo.		
Puerto-Cortez.		
Livingstone.		
Puerto-Barrios.		
Belize.		
Mexique :		
Campêche.		
Laguna.		
Frontera.		
Coatzacoalcos.		
Progreso.		
Vera-Cruz.	Vera-Cruz.	
Tuxpan.		
Tampico.		
Matamoros.		

Saint-Pierre (la Martinique).	Saint-Pierre.	
Fort-de-France.	Fort-de-France.	Fort-de-France.
Port-Castries (Sainte-Lucie).	Port-Castries.	
Kingstown (Saint-Vincent).		
Bridgetown (la Barbade).		
Georgetown (la Grenade), (Tobago) Scarborough.		
Port-of-Spain (la Trinité).	Port-of-Spain.	
Guyanes :		
Demerara.	Demerara.	Demerara.
Berbice.		
Surinam.	Surinam.	Surinam.
Cayenne.	Cayenne.	Cayenne.
		Iles-du-Salut.
		Kourou.
		Saint-Laurent.
		Saint-Jean.
		Albina.
Côte ferme :		
Carupaño.	Carupaño.	
Cumana.		
Guanta.		
La Guayra.	La Guayra.	
Puerto-Cabello.	Puerto-Cabello.	
Vela-de-Coro.		
Curaçao.	Curaçao.	
Maracaïbo.		
Rio Hatcha.		

Indianola.		
Corpus-Christi.		
Nassau (îles Bahama).		
La Havane :		
La Havane.	La Havane.	
Casilda.		
Cienfuegos.		
Santiago-de-Cuba.		
Matanzas.		
Cardenas.		
Sagua-la-Grande.		
Guantanamo.		
Nuevitas.		
Kingston (Jamaïque).		Kingston.
Saint-Domingue et Haïti :		
Cap Haïtien.	Cap Haïtien.	
Port de Paix.		
Gonaives.	Gonaives.	
Saint-Marc.	Saint-Marc.	
Port-au-Prince.	Port-au-Prince.	Port-au-Prince.
Jérémie.	Jérémie.	
Les Cayes.	Les Cayes.	Les Cayes.
Jacmel.	Jacmel.	Jacmel.
Petit-Goave.	Petit-Goave.	
Miragoane.		
Sanchez.	Sanchez.	
Saint-Domingue.	Saint-Domingue.	Saint-Domingue.
Samana.		
Puerto-Plata.	Puertő-Plata.	
Monte-Christi.		
Saint-Pedro-de-Macoris.		Saint-Pedro-de-Macoris.

PRINCIPAUX PORTS RÉGULIÈREMENT DESSERVIS		
PAR DES LIGNES de vapeurs étrangères	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises postales	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises libres
Puerto-Rico :		
Saint-Jean-de Porto-Rico.	Saint-Jean-de-Porto-Rico.	
Arecibo.		
Arroyo.		
Aguadilla.		
Mayaguez.	Mayaguez.	Mayaguez.
Ponce.	Ponce.	Ponce.
Humacao.		
AMÉRIQUE DU SUD — ATLANTIQUE		
Para.		
Manaos.		
Iquitos.		
Maragnau.		
Ceara.		
Rio-Grande-do-Norte.		
Parahiba.		
Pernambuco.	Pernambuco.	Pernambuco.
Maceio.		Maceio.
Victoria.		Victoria.
Rio-Janeiro.	Rio-Janeiro.	Rio-Janeiro.
Santos.	Santos.	Santos.
Antonina.		
Paranagua.		
San-Francisco.		
Desterro.		

PRINCIPAUX PORTS RÉGULIÈREMENT DESSERVIS		
PAR DES LIGNES de vapeurs étrangères	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises postales	PAR DES LIGNES de vapeurs françaises libres
Salaverry.		
Pascamayo.		
Eten.		
Payta.		
Pimentel.		
Guayaquil.		
Buenaventura.		
Tumaco.		
Panama.		
Amérique centrale :		
Punta Arenas(Costa Rica.)		
Corinto.		
San-Juan-del-Sul.		
Amapala.		
La Union.		
El Triunfo.		
La Libertad.		
Acajutla.		
San-José-de-Gutemala.		
Champerico.		
Ocos.		
Mexique :		
San-Benito.		
Tonala.		

Rio-Grande-do-Sul. Pelotas. Porto-Alegre. Montevideo. Buenos-Ayres. La Plata. Rosario. Saint-Nicolas. Port Stanley. (Iles Falkland.)	Montevideo. Buenos-Ayres. La Plata.	Montevideo. Buenos-Ayres.

PACIFIQUE SUD ET NORD

AMÉRIQUE DU SUD *Chili, Pérou, Équateur, Colombie :* Punta-Arenas. Corral. Coronel. Talcahuano. Valparaiso. Coquimbo. Caldera. Taltal. Antofagasta. Tocopilla. Pisagua. Iquique. Arica. Mallendo. Pisco. Callao. Port Montt. Ancud.		

Salina-Cruz. Port Angel. Acapulco. Manzanillo. San-Blas. Mazatlan. Guaymas. La Paz. San-José-del-Cabo. Enscnada. *États-Unis :* San-Diego. New-Port. San-Pedro. Redondo. Hueneme. Buenaventura. Santa-Barbara. Gaviota. Port Harford. Cayucos. San-Siméon. Monterey. Santa-Cruz. San-Francisco. Astoria. Portland. Tacoma. Townsend. Seatle. *Canada :* Victoria (Vancouver). Wesminster.		

Nous ne sommes pas plus brillants au point de vue colonial. Cependant quand un pays s'est créé un empire d'outre-mer dépassant quatre millions de kilomètres carrés et une population de 36 millions d'habitants disséminés aux quatre points cardinaux, il faut que des navires battant pavillon français le mettent directement en communication avec la métropole et que la navigation de cabotage, indispensable pour relier les divers ports de cet empire, soit effectuée en majeure partie par le pavillon national.

Pour ne citer que deux exemples : presque toute la navigation de cabotage en Cochinchine et au Tonkin se fait sous pavillons étrangers et non seulement le cabotage, mais encore les transports importants de riz pour la Chine et le Japon.

On peut estimer cependant que notre nouvelle colonie de Madagascar est bien desservie pour ses relations avec la métropole.

Les Messageries maritimes ont deux départs par mois de Marseille, voie de Suez, et desservent le nord, le nord-ouest et le nord-est de la grande île par des escales comprises entre Majunga et Tamatave et de là sur la Réunion et l'île Maurice.

La Compagnie Havraise-Péninsulaire a un départ par mois du Havre; elle touche Saint-Nazaire, Bordeaux, Marseille, et, par voie de Suez, dessert Majunga, Diego-Suarez, Tamatave et la Réunion.

Les Chargeurs Réunis ont un départ par mois du Havre, touchent à Bordeaux, Lisbonne, Dakar, et, par la voie du Cap, à Laurenço-Marquez, Beira, le sud-est de Madagascar et Fort-Dauphin, Mananjary, Vatomandry et Tamatave.

C'est certainement très suffisant pour assurer les relations entre la métropole et la colonie, mais il n'en est pas de même, en ce qui concerne les relations entre eux, des ports de Madagascar qui sont très incomplètement et imparfaitement reliés les uns aux autres.

Diego-Suarez, tout d'abord, devrait être de notre part l'objet d'une attention toute spéciale. Il conviendrait, sans tarder, de le munir de formes de radoub, d'ateliers de réparations. Il deviendrait ainsi le plus utile et le plus beau point d'appui que nous puissions posséder pour notre flotte de guerre et notre marine marchande.

Sur la côte est, nous trouvons Vohimar, Tamatave, Vatomandry, Mananjary et Fort-Dauphin.

Sur la côte ouest, Majunga, Maintirano, Morondava et Tulear, et, en plus de ces ports, il y a une foule de baies dont l'importance ne peut manquer de se développer au fur et à mesure que la civilisation et notre heureuse influence pénétreront dans les régions qui les avoisinent.

A notre avis, il faudrait créer une double ligne circulaire desservant tous les points stratégiques et commerciaux des côtes et cette ligne fonctionnerait dans les deux sens :

L'un des itinéraires partirait de Tamatave et passerait par le nord;

L'autre partirait également de Tamatave et passerait par le sud.

Une communication régulière, aller et retour, s'établirait ainsi, d'une part, entre Tamatave et les diverses parties des côtes et, d'autre part, entre les divers ports eux-mêmes.

Le complément tout indiqué de ces mesures d'intérêt local serait dans la création d'un service annexe destiné à relier à la côte orientale d'Afrique Majunga et les îles Comores, à peu près privées de communications, sauf l'escale trop courte des Messageries maritimes.

Le Mozambique, les ports de Mozambique, Beira, Laurenço-Marquez (tête de ligne du chemin de fer néerlandais qui dessert le Transwaal) prenant une importance considérable, trouverait, dans l'établissement d'une ligne de ce genre, la possibilité de créer un courant régulier d'affaires par le trafic des bœufs, moutons, porcs, volailles, légumes, fruits et aliments de toute sorte que Madagascar peut produire en abondance, et l'envoi dans cette île du charbon qui lui manque et dont la production se développe dans une grande proportion sur la côte orientale d'Afrique.

Il serait non moins intéressant de relier Madagascar avec nos possessions d'Asie, Cochinchine, Tonkin, Annam, Cambodge et le plus profitable serait d'étudier l'établissement d'une ligne qui, au départ de France, desservirait nos possessions de la côte occidentale d'Afrique, Madagascar, la Réunion et l'Indo-Chine française.

Nous croyons que des relations sérieuses et suivies ne tarderaient pas à s'établir entre nos diverses possessions d'Afrique et d'Asie et que le riz deviendrait l'aliment d'un grand commerce.

Nos colonies de la côte occidentale d'Afrique font une grande consommation de riz pour l'alimentation, et ces riz provenant de l'Indo-Chine, de cet immense

grenier qu'est particulièrement la Cochinchine, sont actuellement acheminés sur leur destination définitive à la suite de longs et coûteux transbordements qui s'effectuent, soit par voie de France, soit, le plus souvent, par voie d'Allemagne et d'Angleterre.

Ce plan, suivi avec prudence et méthode, pourrait tenter le gouvernement et le monde des armateurs; mais il est indispensable, pour l'exécuter, de pouvoir faire construire des cargo-boats à des prix abordables; il est non moins indispensable que le Parlement modifie l'article 2 de la loi du 21 septembre 1793, dit *Acte de Navigation*, en ce qui concerne la composition des équipages, de façon à placer, autant que possible, nos armateurs dans les mêmes conditions que leurs concurrents étrangers. Nous avons parlé déjà de cette question; nous y reviendrons dans nos conclusions.

CHAPITRE VII

Mouvement commercial des ports français. Droits de quai. — Taxe locale de péage. Ports francs.

Mouvement commercial des ports français. — Produit des droits de quai. — Tableau comparatif du produit des droits de quai et des dépenses d'entretien. — Historique de la question des droits de quai et modifications apportées par la Chambre des députés à la loi du 30 janvier 1872, par la loi de finances de 1897. — Le Sénat disjoint. — Le Gouvernement dépose un projet de loi spécial qui est voté par la Chambre dans la séance du 1er avril 1897. — Réclamations des armateurs. — Le Sénat adopte une proposition transactionnelle élaborée par la Commission extraparlementaire de la marine, que la Chambre finit également par accepter. — Texte de la nouvelle loi. — Nouvelles réclamations des armateurs. — Prétention de donner à la loi de 1872 un caractère protecteur. — Réponse de M. Chandèze à M. Lefèvre-Pontalis. — Opinion de M. Dupuy de Lôme sur la question. — Appréciation motivée de M. Guillain. — Don Quichottisme et patriotisme.

Taxes locales de péage perçues au profit des villes, des Chambres de commerce ou autres établissements publics. — Leur caractère. — La taxe doit pouvoir varier suivant les convenances du commerce de chaque port. — Tableau des taxes locales perçues pour chaque port. — Le total annuel des droits de quai et taxes locales s'élève à 13 millions 500 000 francs. — Le régime du *self-government* pour les ports de commerce.

Les ports francs de l'Europe. — Intérêt que présenterait

l'application de ce régime en France. — Nos anciens ports francs. — La situation est aujourd'hui bien différente. — Définition du port franc par la Chambre de commerce de Marseille.
Le *Frei Hafen* de Hambourg. — Le *Deposito franco* de Gênes. — Les magasins généraux de Trieste. — Le port franc de Copenhague. — Les instances de la Chambre de commerce d'Anvers. — Complexité de la question en France. — Impossibilité d'accorder la franchise à une ville entière. — Examen des différents régimes applicables. — Multiplicité et diversité de nos tarifs douaniers. — Territoire franc. — Complication et formalisme. — Mode d'exploitation des ports francs.

L'ensemble du mouvement commercial se répartit, entre nos divers ports, dans les conditions suivantes (entrées et sorties réunies) :

Marseille	5.598.997	tonnes.
Le Havre	2.913.656	—
Dunkerque	2.463.263	—
Bordeaux	2.377.425	—
Rouen	2.021.282	—
Saint-Nazaire	1.355.606	—
Cette	953.567	—
Nantes	808.138	—
Bayonne	750.757	—
La Rochelle	524.830	—
Boulogne	524.834	—
Dieppe	484.396	—
Caen	455.017	—
Calais	426.599	—
Saint-Malo	337.322	—
Saint-Louis-du-Rhône	315.138	—
Brest	286.315	—

Le tonnage légal, d'après la jauge officielle, des navires qui ont transporté ces marchandises, est de 36 502 740 tonneaux, soit, en moyenne, un tonneau pour 733 kilogrammes de marchandises.

La moyenne annuelle encaissée par l'État de 1891 à 1896 comme droits de navigation (francisation des navires, droits de quai, congés des bâtiments français

et étrangers, droits d'acquits, permis et certificats relatifs aux cargaisons des navires) s'est élevée à la somme de 8 269 149 francs.

Il convient, en laissant de côté les droits de francisation, de sortie et de permis qui n'ont pas une très grande importance et en nous basant seulement sur les droits de quai, de voir non seulement quelle est la part fournie par chaque port, mais encore quelles sont les dépenses d'entretien à la charge de l'État pour chacun de ces ports.

En consultant le tableau suivant, on verra, par exemple, que Dunkerque a rapporté, en 1895, à l'État, comme droits de quai, 783 988 francs et que les dépenses d'entretien ne se sont élevées qu'à 448 375 francs; que Rouen a rapporté 364 606 francs et n'a coûté que 44 117 francs; que le Havre rapporte 1 394 386 francs et n'a coûté que 633 762 francs; que Marseille, enfin, a rapporté 2 032 875 francs et que les dépenses d'entretien de ses ports ne se sont élevées qu'à 415 130 francs : elle a donc laissé comme bénéfice net 1 617 745 francs.

Ainsi, sur la somme de 7 millions et demi, en chiffres ronds, rapportée à l'État par les droits de quai, le Havre et Marseille ont produit 3 427 261 francs; Marseille, le Havre, Rouen, Bordeaux et Dunkerque ont produit 5 053 027 francs, et n'ont coûté comme entretien que 2 132 244 francs.

On verra que, sur les 69 ports mentionnés sur le tableau, 18 seulement rapportent à l'État ou occasionnent des dépenses à peu près égales aux recettes provenant des droits de quai et 51 coûtent des sommes plus ou moins élevées, comme la Rochelle-la Palice,

qui a rapporté 162 225 francs de droits de quai et dont les dépenses d'entretien se sont élevées à 189 971 francs; Morlaix, qui a rapporté 5 804 francs et dont les dépenses se sont élevées à 17 915 francs; Saint-Louis du Rhône, qui a rapporté 33 751 francs et qui a coûté 78 000 francs, etc. En d'autres termes, l'excédent de recettes de nos quatre grands ports sert à entretenir une foule de petits ports qui coûtent beaucoup et ne rapportent rien, c'est-à-dire dans lesquels le mouvement commercial est sans importance.

Ports maritimes de commerce de la France.

Produits des droits de quai et dépenses d'entretien.
Année 1895.

NOMS DES PORTS	DROITS DE QUAI	DÉPENSES D'EN-TRETIEN
	francs	francs
Gravelines	6.999	36.000
Dunkerque	783.988	448.375
Calais	129.185	191.155
Boulogne	161.030	142.770
Abbeville	226	7.681
Saint-Valéry-sur-Somme	2.583	39.754
Le Tréport	28.811	21.686
Dieppe	157.952	121 602
Saint-Valéry-en-Caux	699	13.000
Fécamp	21.432	28.000
Le Havre	1.394.386	633.762
Rouen	364 606	41.117
Honfleur	51.176	97.944
Trouville	22.512	38.456
Caen	81.065	30.067
Courseulles	1.719	12.608
Port-en-Bessin	1.204	9.719
Isigny	981	3.614
Cherbourg	29.293	31.991
Granville	16.322	18.646
Saint-Malo-Saint-Servan	74.890	45.676
Dahouët	486	1.000
Le Légué	10.415	11.647
Binic	1.227	599
Portrieux	1.865	749
Paimpol	2.867	4.266
Pontrieux	1.944	2.000
Tréguier	947	900
Perros	177	500
Lannion	1.695	3.461
Morlaix	5.804	17.915
Roscoff	624	3.710
Brest	31.897	35.000

Nota — Les sommes figurant dans la colonne 1 du présent tableau comprennent seulement les droits de quai proprement dits, à l'exclusion des droits accessoires de navigation (droits de francisation, de permis, etc.), qui représentent pour l'ensemble des ports un produit de 308 000 francs.

Les dépenses portées dans la colonne 2 s'appliquent à l'entretien proprement dit, à l'exclusion des frais de grosses réparations, qui se sont élevés en 1895 à 1 590 369 francs.

NOMS DES PORTS	DROITS DE QUAI	DÉPENSES D'ENTRETIEN
	francs	francs
Port-Launay	252	8.916
Douarnenez	1.237	3.820
Audierne	582	6.200
Quimper	2.445	4.750
Concarneau	1.105	5.910
Lorient	5.010	18.000
Hennebont	10.170	
Nantes	77.687	40.214
Saint-Nazaire	294.663	286.960
Paimbœuf	1.231	3.100
Les Sables d'Olonne	38.830	26.858
Marans	45	10.117
La Rochelle-la Palice	162.225	189.971
Rochefort	58.057	70.200
Tonnay-Charente	22.635	70.049
Bordeaux	467.172	590.860
Bayonne	89.361	28.676
Saint-Jean-de-Luz	107	6.172
Port-Vendres	61.619	16.106
La Nouvelle	12.965	75.000
Agde	104	13.895
Cette	314.501	255.150
Aigues-Mortes	367	14.630
Saint-Louis-du-Rhône	33.751	78.000
Port-de-Bouc	7.257	11.713
Marseille	2.032.875	415.130
La Seyne	1.406	5.628
Toulon	12.366	10.388
Saint-Raphaël	1.820	2.500
Cannes	4.610	3.490
Antibes	122	2.163
Nice	37.425	12.129
Menton	1.176	2.961
Villefranche	358	2.036
Ajaccio	13.567	6.093
Bastia	17.858	5.865
Totaux	7.177.968	4.402.140
Autres ports	322.032	602.233
Totaux généraux	7.500.000	5.004 373
Grosses réparations et dépenses diverses		1.599.260
Total des dépenses ordinaires des ports		6.603.633

Nous venons de voir quel est le produit des droits de quai, de quelle façon il se répartit. Comme cette question a donné lieu à de nombreuses discussions au sein du Sénat, de la Chambre des députés, de la Commission supérieure de la Marine et de la Commission extra-parlementaire, il convient de la résumer.

Sur la proposition de la Commission du budget et le rapport de l'honorable M. de Lasteyrie, la Chambre avait inséré dans la loi de finances de 1897 les dispositions suivantes, relatives au régime des droits de quai.

ART. 8. — Les navires de tout pavillon, venant de l'étranger ou des colonies et des possessions françaises autres que l'Algérie, payeront pour droit de quai, de phare et de balises, une taxe de 1 fr. 25 par tonne métrique de marchandises, par tête de bétail et par voyageur débarqués.

Cette taxe sera réduite à 65 centimes pour les provenances des ports situés dans les limites du cabotage international telles qu'elles sont établies par l'article premier de la loi du 30 janvier 1893 sur la marine marchande.

Elle sera exempte de tout décime additionnel.

Les bagages des passagers, y compris les petites provisions de voyage qu'ils ont avec eux, ne seront pas comptés dans l'évaluation des marchandises débarquées.

La navigation entre la France et l'Algérie sera exempte de la taxe ci-dessus établie.

ART. 9. — En cas d'escales successives, le navire ne payera dans chaque port que proportionnellement au tonnage des marchandises, au nombre des voyageurs ou des têtes de bétail débarqués.

Toutefois, le total du droit à percevoir sur un navire pour un voyage, même si ce voyage comporte plusieurs escales, ne devra dépasser en aucun cas le montant du droit qui aurait été exigible en vertu de la loi du 30 janvier 1872.

Art. 10. — Les articles 8 et 9 ci-dessus sont appli ables à l'Algérie.

Un règlement d'administration publique déterminera les mesures de détail nécessaires à leur exécution, notamment en ce qui concerne le mode d'évaluation du poids des marchandises dont il convient d'éviter le pesage.

Art. 11. — Sont abrogés :

L'article 6 de la loi de finances du 30 janvier 1872;

Les lois des 20 mars 1875 et 12 mars 1877;

L'article 7 de la loi de finances du 29 juillet 1881;

L'article 14 de la loi de finances du 28 décembre 1895.

Le Sénat a disjoint les articles 8, 9, 10 et 11 de la loi de finances relatifs aux droits de quai. La Commission du budget de la Chambre, soucieuse de concilier tous les intérêts en présence et de montrer sa sollicitude pour notre marine marchande, se préoccupa de trouver une solution qui permît de réaliser une réforme réclamée par la grande majorité de nos Chambres de Commerce et de faire droit en même temps à ce qu'il pouvait y avoir de fondé dans les réclamations dont le Sénat s'était ému. Elle proposa donc à la Chambre de faire supporter le droit de quai, non pas seulement par les marchandises débarquées, mais encore par les marchandises embarquées. Pour ménager les intérêts du commerce, les navires faisant à la fois, dans le même port, des opérations de chargement et de déchargement, n'avaient à payer la taxe que pour celles des deux opérations donnant lieu à la perception la plus élevée.

La Chambre voulut bien accepter la nouvelle rédaction de la Commission du budget, mais le Sénat s'obstina à disjoindre et, pour ne pas retarder le vote définitif de la loi de finances, la Chambre demanda à

M. le Ministre de prendre l'engagement de faire de la réforme des droits de quai l'objet d'un projet de loi spécial qui serait soumis à l'approbation du Parlement immédiatement après le vote de la loi de finances. C'est ce qui a eu lieu dans la séance du 1er avril 1897 et la loi, approuvée à une grande majorité par la Chambre des députés, fut envoyée au Sénat, qui manifesta le désir, avant de prendre une détermination, de connaître l'opinion du Conseil supérieur de la marine marchande, siégeant au Ministère de la Marine, et de la Commission extra-parlementaire de la marine marchande, siégeant au Ministère du Commerce.

Cette dernière assemblée a reconnu l'incontestable utilité de l'abrogation de la loi de 1872 et a rédigé une sorte de proposition transactionnelle entre le texte voté par la Chambre et les réclamations de certains intéressés. La Commission des finances du Sénat, puis le Sénat lui-même sur le rapport de l'honorable M. Hippolyte Morel, ont adopté, sauf une très légère modification, la proposition de la Commission extra-parlementaire, dans sa séance du 9 juillet 1897. La Chambre a fini également par l'accepter. En voici la teneur.

ARTICLE PREMIER. — Les navires de tous pavillons, chargés en totalité ou en partie, venant de l'étranger ou des colonies françaises autres que l'Algérie, acquitteront le droit de quai dans les ports de France et d'Algérie d'après le tarif suivant :

1 franc par tonne de jauge nette, si le nombre total de tonnes métriques (1000 kilog.) de marchandises débarquées ou embarquées est supérieur à la moitié de la jauge nette du navire.

50 centimes par tonne de jauge nette, si le nombre total de tonnes métriques de marchandises débarquées ou embarquées est égal ou inférieur à la moitié de la jauge nette et supérieur au quart de cette jauge.

25 centimes par tonne de jauge nette, si le nombre total de tonnes métriques de marchandises débarquées ou embarquées est égal ou inférieur au quart de la jauge nette et supérieur au dixième de cette jauge.

10 centimes par tonne de jauge nette, si le nombre total de tonnes métriques de marchandises débarquées ou embarquées est égal ou inférieur au dixième de la jauge nette.

Cette taxe sera réduite de moitié pour les marchandises débarquées si le navire est en provenance d'un port situé dans les limites du cabotage international telles qu'elles résultent de l'article premier de la loi du 30 janvier 1893, et pour les marchandises embarquées si le navire est à destination d'un port situé dans les mêmes limites.

Les navires effectuant dans le même port des opérations de débarquement et d'embarquement seront taxés séparément pour les opérations d'entrée et de sortie d'après les taux indiqués ci-dessus.

ART. 2. — En cas d'escales successives, les droits de quai seront perçus dans chaque port d'après les règles fixées à l'article premier, mais en aucun cas, le total des droits à percevoir sur un navire pour un voyage ne pourra dépasser 1 franc par tonneau de jauge nette.

Ce taux est réduit à 50 centimes pour les navires se trouvant dans les conditions prévues au § 6 de l'article précédent.

ART. 3. — Dans le calcul du tonnage des opérations, chaque passager embarqué ou débarqué sera considéré comme équivalent à une tonne de marchandises. Il en sera de même pour chaque tête de gros bétail, chevaux et mulets. Chaque tête de petit bétail équivaudra à un quart de tonne; les bagages des passagers, y compris les petites provisions de voyage qu'ils ont avec eux, ne seront pas comptés dans l'évaluation des marchandises débarquées ou embarquées.

ART. 4. — Les opérations de ravitaillement et d'appro-

visionnement de charbon ne sont pas considérées comme opérations de commerce.

ART. 5. — Sont abrogés :

L'article 6 de la loi du 30 janvier 1872;

L'article 7 de la loi de finances du 29 juillet 1881;

Le § premier de l'article 14 de la loi de finances du 28 décembre 1895.

Tel est le dernier état de la question des droits de quai.

Un groupe d'armateurs, dont M. Lefèvre-Pontalis, président du conseil d'administration des Messageries maritimes, s'est fait le brillant interprète, s'est efforcé, pour obtenir le maintien pur et simple de la loi de 1872, d'attribué aux droits de quai un caractère nettement protecteur, ce qui nous paraît inexact. L'honorable M. Hippolyte Morel constate dans son rapport que *ce droit n'avait rien de protecteur puisqu'il frappait à la fois les navires français et étrangers. Il était un droit fiscal destiné à créer des ressources.* M. Chandèze, directeur du Commerce extérieur, a d'ailleurs répondu, sur ce point, d'une façon topique à M. Lefèvre-Pontalis.

M. Chandèze s'est exprimé en ces termes :

« Notre honorable collègue a lu plusieurs citations, desquelles il tire cette conclusion que le droit de quai établi par la loi de 1872 avait un caractère protecteur. Il a rappelé, notamment, les paroles de MM. Johnston, René Brice et M. l'amiral Pothuau. Mais il ne faut pas oublier, que la loi de 1872 avait établi trois mesures dont deux (le rétablissement de la surtaxe de pavillon et celui de la surtaxe d'entrepôt) avaient un caractère nettement protecteur, et la troi-

sième (le droit de quai) avait un caractère purement fiscal.

« A la citation d'une parole de M. Johnston, j'opposerai une parole que cet honorable représentant prononçait le 24 janvier 1872, à l'Assemblée nationale :

« Pour ce qui est du droit de tonnage, il est évident « qu'il ne constitue pas une mesure de protection, « mais bien une mesure fiscale. »

« Je n'ai cité l'observation de M. Johnston que parce que M. Lefèvre-Pontalis a cité une autre phrase du même orateur; mais je préfère rappeler à la Commission une parole que M. Pouyer-Quertier, l'auteur même de la loi, prononçait dans l'Assemblée nationale du 30 janvier 1872 :

« Comme on me l'a dit tout à l'heure, il ne s'agit « pas d'une taxe de protection, mais d'une taxe fis- « cale. En définitive, tout se réduit à une question « d'impôt sûr les marchandises importées. »

« Ce n'est pas à dire que, dans la discussion de la loi de 1872, on n'ait pas essayé d'en modifier les dispositions de manière à donner aux droits de quai un caractère protecteur. L'amendement suivant avait été déposé à cet effet par un membre de l'Assemblée nationale, M. Monjaret de Kerjégu.

« En sus de la taxe pour frais de quai, énoncée à « l'article précédent, tous navires sous pavillon étran- « ger qui, chargés en partie dans leur port d'ori- « gine, viendront dans les ports français prendre « un complément de fret ou de passagers, paieront « un droit dit d'escale de 2 fr. 50 par tonneau de « jauge. »

« Cet amendement ne fut pas adopté. Voici, d'ailleurs, l'observation que présenta, à ce sujet, M. Langlois.

« Il peut y avoir protection soit par la surtaxe de « pavillon, soit par la surtaxe d'entrepôt ou par « francisation; mais, dans tous les cas, au point « de vue du tonnage, il ne doit pas y avoir protec- « tion. »

« Ces citations amènent, je crois, à conclure que, si le droit de quai établi par la loi de 1872 est devenu, en fait, un instrument de protection pour notre marine marchande, on doit cependant reconnaître que les armateurs ne peuvent pas revendiquer la possession d'état d'une protection intentionnellement accordée par le législateur.

« Par contre, je désire également rappeler, au point de vue historique, que l'ancien droit de tonnage qui a subsisté jusqu'en 1866 avait bien, lui, un caractère nettement protecteur, puisqu'il frappait exclusivement les navires étrangers d'une quotité considérable (3 fr 75 par tonneau de jauge).

« Sous l'influence, il est vrai, de l'évolution économique accomplie en 1860, la Commission de la marine marchande qui siégeait en 1863 a considéré comme désirable la suppression des taxes de tonnage; elle a, en outre, critiqué le mode de perception des taxes dans les termes suivants : « Plusieurs Chambres de « commerce ont exprimé le vœu que le droit de ton- « nage soit perçu, non sur le corps entier des bâti- « ments, mais seulement en raison de la quantité de « marchandises ou du nombre de voyageurs débar- « qués dans les ports où ces navires font escale. Dans

« le cas où le navire serait complètement déchargé, le « droit continuerait à être perçu d'après le jaugeage « officiel et, en tous cas, on pourrait laisser au capi- « taine la faculté de choisir, entre les deux modes de « règlement du droit, celui qui serait le plus avanta- « geux pour lui. »

« La Commission de 1863 préconisait ainsi, à défaut de la suppression complète de la taxe, le système de perception adopté récemment par la Chambre des députés.

« Je disais, que le droit de tonnage de 3 fr. 75 qui ne frappait que les navires étrangers avait, avant 1866, un caractère nettement protecteur; or il y a lieu de remarquer qu'un port français, celui de Marseille, n'a jamais joui de cette protection. En effet, d'après l'article premier de l'ordonnance royale du 10 septembre 1817, les navires étrangers étaient provisoirement exemptés de tous droits de navigation dans ce port. Ce régime a duré sans interruption jusqu'en 1866. Les partisans du droit de quai, considéré comme mesure de protection, devraient donc conclure que les armateurs et les Compagnies de navigation établies à Marseille se trouvaient dans une situation bien défavorable, et la logique voudrait qu'à Marseille la marine marchande française eût complètement disparu devant la concurrence étrangère. Fort heureusement, l'histoire dit le contraire. »

En effet, si en 1872, sous la pression d'inéluctables nécessités, et pour rendre en apparence certaines taxes moins lourdes aux redevables, l'Assemblée nationale a donné aux droits nouveaux qu'elle établissait des dénominations qui semblaient les affecter à des desti-

nations spéciales, il n'est pas moins certain que le droit de quai est, comme le droit de statistique, une taxe purement fiscale, et que le premier ne représente pas plus le prix de l'usage des bassins et des quais de nos ports, que le second ne représente le remboursement du coût de la statistique douanière.

Par conséquent, le droit de quai, dans l'esprit du législateur de 1872, ainsi que M. Chandèze l'a si bien démontré, preuves à l'appui, n'a jamais été un droit protecteur. Voilà ce qu'il faut bien se dire. Il a été, pour le Gouvernement, un moyen de se procurer des ressources, comme il s'en est procuré également à la même époque en frappant d'un droit d'accise les huiles, les papiers, la chicorée, les bougies et le savon. Tous ces droits ont été supprimés, sauf une partie de ceux qui frappent les bougies (nous ne savons pourquoi), et les droits de quai.

Enfin, il faut encore que l'on connaisse l'opinion de M. Dupuy de Lôme sur les droits de quai. M. Lefèvre-Pontalis ne saurait nous en vouloir de l'opposer à la sienne.

M. Dupuy de Lôme, dans ce savant rapport de 1873 que nous avons déjà mentionné, après avoir fait ressortir combien l'impôt du droit de quai était lourd pour l'industrie des transports, ajoutait :

« *Cependant, même en admettant la nécessité de maintenir l'ensemble de cet impôt nouveau, la Commission ne peut s'abstenir de signaler ce que cette loi contient de contraire à une bonne justice distributive dans l'article concernant le droit de quai pour les navires au grand cabotage. Beaucoup d'entre eux reviennent au port avec une fréquence qui n'a rien de comparable avec celle*

des longs courriers, de façon que les droits de quai deviennent pour eux une charge exorbitante et nullement en rapport avec celle des bâtiments qui font la grande navigation. »

M. Guillain qui n'est ni commerçant, ni armateur, et ne saurait par suite être soupçonné de partialité en pareille matière, s'est ainsi prononcé sur cette question :

« Il est bien certain que le nouveau régime commercial est incompatible avec le système fiscal qui frappe le navire à raison de sa capacité totale. De plus en plus, cette charge fiscale devient intolérable; et, alors que les ports étrangers voient augmenter leur trafic, nous voyons, au contraire, celui des ports français aller en diminuant. Je vais procéder à la comparaison du mouvement de certains ports étrangers et de quelques ports français, de 1891 à 1896 :

« Alors qu'Hambourg, dans cette période, a augmenté son tonnage de 700 000 tonneaux à l'entrée; que Rotterdam a augmenté le sien de 1 350 000 tonneaux, et Anvers de 1 050 000 tonneaux, Dunkerque a vu diminuer son tonnage de 20 000 tonneaux et le Havre de 34 000. De plus en plus, la marchandise, c'est-à-dire le fret, nous échappe; et sous quelle forme?

« D'une part, le long de la frontière du Nord, dans toute la zone d'attraction commune entre les ports de la Manche et ceux de la Belgique et de la Hollande, nous voyons la marchandise prendre la direction de Rotterdam et d'Anvers au détriment de Dunkerque, Calais, Boulogne et le Havre. A n'envisager que le trafic de sortie, on peut constater que plus de

300 000 tonnes de marchandises françaises prennent, par voie ferrée, le chemin d'Anvers et de Rotterdam, échappant ainsi à l'attraction naturelle de nos ports [1]. D'autre part, une grande quantité de marchandises prennent la route des ports anglais, par cabotage anglais, parce qu'elles ne trouvent pas dans nos ports la faculté de se diriger, avec une rapidité suffisante ou à un taux de fret suffisamment bas, sur les pays d'outre-mer; elles échappent ainsi à notre marine.

« Les causes principales de ce mouvement, de cette fuite générale des marchandises, c'est, nous pouvons l'affirmer : d'une part, que notre marine est impuissante à subvenir aux besoins commerciaux qu'elle est appelée à desservir; d'autre part, que les marines marchandes étrangères ne peuvent pas entrer dans nos ports, parce que le système fiscal qui nous régit les en éloigne.

« Lorsque nous nous adressons aux armateurs français pour leur dire : « Créez les lignes régulières dans « nos ports pour enlever nos marchandises », ils nous répondent : « Des marchandises? Il n'y en a pas et « nous n'avons pas suffisamment d'éléments de « trafic ».

« Et lorsque nous nous adressons, au contraire, aux commerçants français en leur reprochant d'en-

1. M. Herbart, président de la Chambre de commerce de Dunkerque, a publié une brochure sur les détournements de trafic qui s'opèrent depuis Ostende jusqu'à Rotterdam. Les chiffres qu'il cite prouvent, d'une manière tangible, que nos ports de la Manche perdent, par la Belgique, 254 000 tonnes de fret, sans compter le trafic de transit qui circule par la Suisse et l'Italie, trafic qui existait autrefois et qui, aujourd'hui, a complètement disparu.

voyer leurs marchandises dans les ports étrangers, ils nous répondent avec juste raison : « Comment vou-
« lez-vous que nous dirigions nos marchandises sur
« les ports français puisqu'ils ne possèdent pas de
« services réguliers pour les enlever? »

« Nous tournons donc dans un cercle vicieux.

« Dans cette situation, ne convient-il pas (c'est ce qui a motivé la décision de la Chambre des députés) de modifier notre régime fiscal de manière à permettre à la marchandise d'être cueillie dans nos ports, momentanément du moins, par les lignes étrangères; une fois qu'elle aurait pris l'habitude de venir dans nos ports, nos armateurs français la prendraient à leur tour et pourraient créer des lignes régulières pour lesquelles ils prétendent aujourd'hui qu'ils n'ont pas de fret? La Chambre des députés a pensé que la première nécessité était d'attirer la marchandise, et qu'ensuite l'on pouvait avoir confiance dans l'esprit d'initiative de l'armement français, dans la puissance de ses capitaux, pour profiter de la situation nouvelle qui lui serait ainsi créée.

« Le nouveau système est caractérisé par la proportionnalité de la charge fiscale aux opérations effectuées. Au lieu de taxer un navire, quelles que soient d'ailleurs les opérations qu'il fait, à raison de sa capacité totale, on ne le taxera plus qu'à raison des opérations qu'il effectuera. Au lieu de lui demander 1 franc ou 0 fr. 50 par tonneau de jauge, on lui demandera 1 fr. 25 ou 0 fr. 65 par tonne de marchandise embarquée ou débarquée. Je laisse de côté, pour le moment, la question de savoir s'il faudrait maintenir la taxation sur la marchandise embarquée et faire payer

ainsi à l'industrie française un droit d'exportation, ou bien s'il conviendrait de se borner à frapper d'un droit la marchandise débarquée.

« J'envisagerai le système dans ses lignes générales, c'est-à-dire dans la proportionnalité de l'impôt aux services rendus.

« Le système de la proportionnalité aurait l'avantage de permettre, dans la plus large mesure possible, autant qu'il dépend d'un système fiscal, l'organisation de services d'escales qui viendraient prendre dans nos ports les marchandises que la fiscalité n'en écarterait plus. Quels inconvénients ont été allégués? On a prétendu que le système proposé ouvrirait nos ports aux navires étrangers; que les navires étrangers jouiraient d'avantages tels, par rapport à notre propre marine, que le peu de fret de sortie qu'elle retient encore lui échapperait. La Chambre des députés a pensé qu'en fait cette crainte n'est pas justifiée; que cet enlèvement du fret par les étrangers ne doit pas être redouté par notre armement; qu'au contraire, il y aurait des avantages considérables pour l'industrie, pour l'agriculture françaises à attirer du fret dans nos ports et à donner ainsi au commerce national les facilités d'expansion qui lui manquent aujourd'hui. Quand bien même il devrait en résulter momentanément une diminution de gain pour l'armement français, en ce qui concerne le fret qu'il possède aujourd'hui, les avantages généraux dont bénéficieraient notre commerce et notre industrie l'emporteraient de beaucoup sur ceux obtenus avec le régime actuel.

« Tout d'abord, il est inexact de dire que nos ports seront complètement ouverts aux navires étrangers.

Le droit de quai que le Trésor perçoit ne constitue qu'une partie des charges imposées aux navires. Il reste encore une série d'autres taxes qui continueront à grever les navires d'escales, comme elles grèveront nos navires à chargement complet. Tandis que le navire à chargement complet répartirait l'ensemble de ces taxes sur un nombre considérable de tonnes, le navire d'escale qui arrive dans nos ports pour n'y laisser ou n'y prendre qu'une petite partie de sa cargaison, devrait répartir ses frais généraux sur un tonnage réduit, et, par conséquent, chaque tonne de marchandise, en particulier, supporterait une charge très lourde qui n'incomberait pas au navire à chargement complet. Les droits de pilotage, à l'entrée et à la sortie, resteraient les mêmes qu'aujourd'hui pour les navires d'escale; et les droits de péage perçus par les chambres de commerce, pour amortir les emprunts au moyen desquels elles ont aidé l'État à effectuer les travaux nécessaires d'amélioration des ports, conserveraient leur plein effet. De même, les droits sanitaires resteraient ce qu'ils sont. Or, tous ces droits sont établis sur le tonnage de jauge du navire.

« En nous référant à l'une des délibérations prises par les chambres de commerce (celle de la Chambre du Havre), nous pourrons voir, par un exemple typique, combien serait lourde encore, pour les navires dont on prétend la concurrence trop dangereuse, la charge des droits accessoires; même si les droits de quai proprement dits étaient complètement supprimés.

« La Chambre de commerce du Havre a cité l'exemple du navire anglais *Canning* de la Compagnie Lamport et Holt, venant charger 480 tonnes au Havre. Il résulte

de ses calculs que ce vapeur a payé, du fait des taxes locales, 2876 francs, soit 6 fr. 75 par tonne, plus un droit de quai qui est revenu à 4 fr. 06 par tonne. Quand même nous supprimerions les 4 fr. 06 par tonne relatifs au droit de quai actuel, il resterait encore une charge très lourde de 6 fr. 75 par tonne, résultant des autres taxes. Supposons, au contraire, un navire de même capacité entrant dans le port avec un chargement complet, et repartant avec un autre chargement complet : au lieu de se répartir sur un petit nombre de tonnes, ce serait sur la double cargaison totale que les charges accessoires se répartiraient. Par conséquent, le navire à chargement complet conserverait au Havre une supériorité économique considérable sur le navire d'escale.

« J'ajoute que le port du Havre est, parmi les ports de la Manche, peut-être le moins chargé. Dunkerque et les autres ports français du Nord sont grevés de péages locaux plus considérables : à Dunkerque, on perçoit 0 fr. 80 de péage par tonneau de jauge; au Havre, 0 fr. 55. Par conséquent, nos ports ne seront pas ouverts à l'étranger, contrairement à ce que prétendent les adversaires de la loi votée par la Chambre des députés.

« On a invoqué, d'autre part, l'intérêt de défense nationale qui s'attache à ne pas désorganiser l'inscription maritime en décourageant par la facilité plus grande donnée aux escales étrangères, notre armement au long cours. Tout d'abord, nous persistons à nier le danger allégué pour notre armement. Mais existât-il, on peut affirmer que l'inscription maritime ne serait pas sérieusement compromise.

« Nous avons actuellement 108 000 marins, inscrits maritimes, naviguant effectivement. Quel est le nombre et l'équipage effectif des vapeurs armés au long cours? Le nombre de ceux-ci est de 181, portant 7000 hommes (exactement 6989). Ce n'est, par conséquent, qu'environ 7 p. 100 de l'effectif total des marins qui se trouvent intéressés à la réforme que nous proposons. Les voiliers armés au long cours sont, en effet, complètement désintéressés et la question est presque indifférente aux navires français armés au cabotage international. On ne peut donc pas invoquer un péril national pour s'opposer à la réforme votée par la Chambre des députés, et j'appelle l'attention, sur cette répartition de nos équipages qui nous fait constater qu'en définitive, une partie relativement faible de nos marins est engagée dans la question.

« Je reviens au chiffre de 181 navires à vapeur français qui effectuent le long cours. Ils font en moyenne quatre voyages par an. Ce chiffre résulte précisément de la comparaison entre l'effectif des équipages des navires français long-courriers entrant dans nos ports et l'effectif total de 7000 marins. Cela fait, par conséquent, 724 navires français au long cours qui entrent dans nos ports et en sortent chaque année. Voilà ce que toute la marine marchande française met au service de nos exportations.

« Si nous mettons ce chiffre de 724 navires en parallèle avec le mouvement d'entrée et de sortie au long cours des ports qui nous concurrencent, nous sommes effrayés de l'infériorité que nous constatons. En effet, nous voyons qu'à Anvers il y a 650 vapeurs appartenant à des lignes régulières qui sortent annuellement

et qu'à Hambourg il y en a 1044. Ainsi, pour l'ensemble des ports français, le nombre des navires français à vapeur sortant, au long cours, est à peine égal à celui du seul port belge, et notablement inférieur à celui du grand port allemand. Ceci nous permet de voir que, quelque sollicitude que nous ayons pour notre marine marchande (et nous en avons tous, adversaires ou partisans de la réforme en question), ceci nous permet de voir, dis-je, combien dans la situation actuelle, notre marine commerciale est impuissante à satisfaire au rôle qui lui est assigné. Qu'arrive-t-il dans ces conditions? C'est que nous sommes nécessairement obligés de recourir à la marine étrangère. Et si nous sommes obligés, momentanément du moins, de recourir à la marine étrangère, si les intérêts du commerce, de l'industrie, de l'agriculture françaises, en exigent l'intervention, ne convient-il pas d'abattre la barrière fiscale qui s'oppose à ce que les étrangers viennent nous prêter un supplément de concours dont nous avons absolument besoin aujourd'hui, en attendant que notre marine marchande se soit élevée, par un redoublement d'efforts, à la hauteur de la mission qu'elle doit remplir? La Chambre des députés l'a pensé, d'accord en cela avec la presque unanimité des chambres de commerce françaises.

« Il y a un véritable danger pour notre commerce, pour notre industrie et aussi pour notre agriculture, à se trouver dépourvus des moyens d'expansion ou d'approvisionnement qui leur sont nécessaires.

« Ce n'est pas seulement l'expansion pour l'exportation qu'il faut envisager; c'est aussi l'approvision-

nement. Dans l'état actuel, l'approvisionnement de nos manufactures ne s'effectue pas seulement par des navires à chargement complet. Plus nous irons, plus il sera nécessaire, en raison même de la très grande capacité des navires, de recourir aux bâtiments d'escale pour assurer cet approvisionnement. Il y a tout intérêt, au point de vue de l'abaissement du fret, à ne pas nous opposer à ce mouvement naturel du commerce; il faut, au contraire, le faciliter. Toute mesure fiscale qui s'y opposerait serait, en somme, attentatoire au progrès de notre industrie et de notre commerce. Et qui payerait les frais de cette opération frustratoire? C'est l'industrie, c'est le commerce qui ne pourraient pas se procurer, avec le même bon marché que le commerce et l'industrie étrangère, les matières dont ils ont besoin.

« En ce qui concerne l'exportation, nous arrivons à la même conclusion. Lorsque nos industriels sont obligés de faire passer leurs marchandises par les ports belges et hollandais, ils sont en présence de frais de transport par voie ferrée qui circonscrivent la sphère d'expansion de nos produits. Lorsque nous embarquons nos marchandises sur les caboteurs anglais, nous supportons des frais qui seraient évités si nous avions, dans nos ports, au moyen de services d'escale bien organisés, la faculté d'expédier directement nos produits.

« La Chambre des députés a constaté, d'ailleurs, le danger que présente le démarquage de nos produits lorsque nous les exportons par les ports étrangers, et par l'intermédiaire de commissionnaires étrangers. Nous sommes ainsi exposés à ce que les produits fran-

çais perdent leur marque d'origine et à ce que notre industrie ne tire pas tout le profit qu'elle peut espérer de l'ingéniosité de sa fabrication.

« Il en est de même, à un certain degré, pour l'agriculture nationale. Je ne citerai qu'un exemple pour indiquer le préjudice que l'absence de relations directes entre les ports français et les ports étrangers peut causer à l'exportation de nos produits agricoles. Il m'a été donné, de première main, par la maison qui avait effectué l'opération.

« Une raffinerie de Montevideo avait besoin de sucres bruts qu'on ne trouve qu'en France, en Belgique et en Russie. Il s'agissait d'une opération de 8000 tonnes à fournir par an, par expéditions de 150 à 200 tonnes. Cette raffinerie s'est adressée à des commissionnaires de Paris qui devaient s'occuper du transport. Le prix du sucre, l'année dernière, à l'époque où cette opération devait se faire, était, à très peu de chose près, le même, à l'entrepôt, soit de Dunkerque, soit d'Anvers, soit de Hambourg, où viennent se concentrer la plus grande partie des sucres de Russie, pour l'exportation.

« Il n'y avait donc pas de motif déterminant pour acheter plutôt en France qu'à l'étranger, étant donné le prix de la matière première. Restait le fret. On s'est adressé aux armateurs d'Hambourg et d'Anvers, qui sont syndiqués et qui ont fait toujours le même prix, et également à une grande compagnie française qui a établi des services sur l'Amérique du Sud. On a constaté une différence constante de 8 à 10 francs entre le fret de Dunkerque sur Montevideo, et celui d'Anvers ou de Hambourg sur la même ville.

« Qu'en est-il résulté? C'est que, au lieu d'acheter les 8000 tonnes de sucres en France, on les a achetées partie à Anvers et partie à Hambourg. Ceci montre l'incidence, sur la reproduction de notre pays, de ce régime fiscal qui empêche le fret de descendre en France à un niveau au moins égal à celui des ports étrangers.

« Il est bien certain que si la puissante compagnie française dont il s'agit, remarquablement administrée, qui a un service régulier de Dunkerque à Montevideo et à la Plata, n'était pas absolument certaine que les navires étrangers ne pourront pas venir lui faire une concurrence plus ou moins limitée sur le marché français, elle se serait contentée de la prime de 5 à 6 francs que lui assure la loi sur la marine marchande et n'aurait pas ajouté, à cette prime, une surtaxe de fret de 8 à 10 francs. Et remarquez qu'il s'agit, en l'espèce, d'un fret compris entre 23 francs et 24 francs par tonne : la différence est de plus du tiers.

« On peut ainsi constater à la fois l'incidence du régime actuel sur la production française, sur l'industrie et l'agriculture, et la perte que, dans nos ports, ce même régime peut faire éprouver à tous ceux qui vivent du commerce maritime, aussi bien aux commerçants et commissaires qu'aux nombreux ouvriers qui se pressent sur nos quais et qui, trop souvent, attendent indéfiniment des chargements qui leur permettent de vivre. Avec le régime actuel des chargements complets, nous voyons trop souvent nos quais encombrés d'ouvriers qui attendent dans l'oisiveté, et avec toutes les conséquences de l'oisiveté, l'occasion de s'employer. Nous sommes obligés d'en-

tretenir une population ouvrière nombreuse sur nos quais pour donner les coups de collier qui sont exigés, de temps à autre, par les chargements complets. Ces coups de collier comportent un salaire élevé, et sont suivis de longues périodes d'oisiveté qui entretiennent la démoralisation que vous connaissez. Si, au contraire, à ce régime, nous en voyons substituer un autre dans lequel les mouvements du travail seraient à peu près continus, grâce à la succession des navires d'escale venant prendre la marchandise, nous arriverons certainement à une meilleure utilisation de notre personnel, à une moralité plus grande, à moins de misère et de débauche.

« Convient-il, dans ces conditions, de subordonner, aux intérêts particuliers et momentanés de quelques compagnies d'armement, le sort de notre commerce, de notre industrie, de notre agriculture, des ouvriers de nos ports? Je ne le pense pas. Nous avons, je le répète, la plus grande confiance dans l'énergie de notre armement, pour conserver, pour défendre le trafic qui lui est actuellement acquis. Nous voulons lui attirer de nouveaux éléments de fret. Nous sommes absolument certains qu'après une période de lutte dans laquelle nos armateurs auront à déployer toute leur activité, ils pourront, grâce à ce nouvel apport de trafic, créer les lignes maritimes qui nous manquent et mettre nos ports en communication plus rapide, plus continue, plus directe, avec les principaux marchés du monde. En attendant, nous aurions à bref délai l'avantage de voir nos ports fréquentés par de nombreuses lignes d'escale, grâce auxquelles nous pourrions nouer, avec le monde entier, les rela-

tions directes qui nous font défaut aujourd'hui, au plus grand détriment de notre commerce, de notre industrie et de notre agriculture. »

Qu'ont répondu nos honorables adversaires à un discours si sage?

Qu'il était impossible d'entendre un plaidoyer plus éloquent en faveur de la marine marchande étrangère.

Ce n'est pas la première fois que nous assistons au regrettable spectacle donné par des industriels qui se réclament volontiers des principes de la liberté commerciale, quand l'application en est favorable à leurs intérêts directs, et n'hésitent pas, au contraire, à crier au don quichottisme, dès que ces principes sont de nature à troubler momentanément leur douce possession d'état et l'exercice d'une sorte de monopole qu'ils s'appliquent à perpétuer avec un soin jaloux. C'est là, il faut bien en convenir, un des reproches les plus fondés que les représentants de l'école protectionniste adressent aux partisans de l'école adverse.

Comme nous avons été personnellement pris à partie et presque taxé d'antipatriotisme, au sujet de la modification de la loi de 1893 relative à la demi-prime aux navires de construction étrangère francisés, et au sujet de l'abrogation de la loi de 1872 sur les droits de quai, nous tenons à déclarer que nous prenons souci, avant toutes choses, des intérêts généraux du commerce français, dont la marine est une des branches les plus importantes. Quand le cabotage international éprouve des difficultés presque insurmontables pour naviguer fructueusement et que que nous recherchons le moyen d'exempter le long cours d'une partie des frais qui lui incombent, nous

ne comprenons pas en quoi nous portons atteinte à la marine marchande. Nous croyons, au contraire, agir en bon Français.

La réforme du droit de quai et l'atténuation des charges qui en résultent étaient d'autant plus urgentes qu'il faut tenir grand compte, ainsi que l'a très justement indiqué M. Guillain, des taxes locales que l'armement a également à acquitter. Elles résultent des travaux exécutés dans nos divers ports, et elles sont malheureusement appelées à augmenter, car notre outillage et les dimensions toujours croissantes des navires obligent à toute une série de nouveaux travaux.

Les taxes locales n'ont point, comme les droits de quai, un caractère fiscal, elles sont la représentation des dépenses effectuées dans les ports et correspondent, par conséquent, à un service rendu.

Jusqu'en 1893, le régime des péages locaux applicables aux travaux d'amélioration des ports était fixé par l'article 4 de la loi du 19 mai 1866 sur la marine marchande. Aux termes de cet article 4, ces péages ne pouvaient être que des droits de tonnage, c'est-à-dire des droits établis sur le tonnage de jauge légale des navires. La rigidité d'une telle formule était extrêmement gênante, et les Chambres de commerce, d'une manière générale, désiraient vivement l'adoption d'un texte plus élastique permettant d'établir dans chaque port, pour le service de leurs emprunts, des péages locaux variés, susceptibles de frapper, soit simultanément, soit séparément, suivant

les cas, tout ou partie du tonnage de jauge du navire, ou bien les quantités de marchandise et les voyageurs embarqués et débarqués. Elles souhaitaient encore que les péages pussent varier suivant l'éloignement du point de départ du navire, suivant la nature et la valeur des marchandises et suivant la classe des voyageurs. Elles désiraient, en résumé, voir substituer à la brutalité d'une taxe unique, un système complet de taxes, susceptibles de se plier aux conditions particulières du commerce de chaque port, de manière à proportionner dans chaque cas la charge de l'impôt à la capacité de payement de la matière imposée. L'impôt ainsi réparti pourrait être à la fois moins lourd et plus productif.

Chose curieuse : incidemment, on faisait une amère critique de la forme sous laquelle se présentaient les droits de quai. « Un navire venant de San Francisco ou des mers de Chine, avec un fret de 60 à 80 francs par tonne, paye 1 franc par unité de capacité de sa cale, comme celui qui vient de Bombay avec un fret de 20 à 25 francs par tonne. Un navire qui arrive à Marseille, venant de Gênes, pour y faire escale, en y laissant ou prenant quelques tonnes de marchandises, payera 50 centimes par tonne sur sa jauge totale, comme celui qui y apporte toute sa cargaison, ou comme celui qui y arrive avec un plein chargement d'un port de la mer Noire ou d'un port d'Angleterre. Un tel système de fiscalité est de nature à rendre impossibles bien des opérations commerciales et le fisc gagnerait lui-même, sans doute, à être moins simpliste. »

Chaque port a, d'ailleurs, sa physionomie spéciale et son tempérament particulier en matière de droits

de navigation. Lors de la discussion du projet de loi pour l'amélioration du port du Havre et de la basse Seine, Rouen repoussa avec énergie tout système de péages frappant les marchandises, et s'attacha exclusivement aux droits de tonnage, tandis que le Havre réclamait un système qui comprît à la fois des droits de tonnage modérés et des droits sur les marchandises et les voyageurs; et chacun d'eux était dans le vrai, à son point de vue.

Le Havre, port d'escale en même temps que port d'armement, a intérêt, d'une part, à favoriser les escales, en évitant de trop surcharger le navire qui n'a eu que peu d'opérations à faire au cours d'une escale, et d'autre part, cependant, à ne pas trop imposer ses armateurs, dont les navires arrivent ou partent à pleine charge.

Rouen, qui ne reçoit que des navires à plein chargement, devait considérer comme indifférent, au point de vue de la charge totale de l'impôt, de taxer le navire ou de taxer sa cargaison. Mais, lorsqu'il y a un droit sur la marchandise, ce droit peut être réclamé, et il l'est, généralement, par l'armateur, au propriétaire ou au consignataire de la marchandise, et il s'ajoute ainsi au prix du fret, tandis que le droit de tonnage, bien que pouvant avoir sa répercussion, disparaît cependant dans la plupart des cas, notamment : lorsqu'il est assez élevé pour être comparable au supplément des frais généraux que comporterait un léger accroissement de la durée du voyage, auquel l'armateur doit toujours s'attendre, en raison des événements de mer, ou lorsqu'il est inférieur aux différences que peuvent présenter d'un moment à

l'autre les cours du fret, variables suivant l'offre et la demande. Le droit de tonnage se trouve ainsi généralement, étant données les conditions particulières du port de Rouen, rester à la charge de l'armateur, et c'est pourquoi les Rouennais, qui ne sont pas armateurs, mais commissionnaires, préfèrent un système de droit de tonnage et repoussent le droit sur les marchandises.

A Marseille, au contraire, où les intérêts de l'armement sont prépondérants, on a intérêt à n'avoir que des droits de tonnage très modérés, et à demander plutôt les ressources nécessaires à des droits sur les marchandises et les voyageurs.

Il est donc indiscutable que la taxe unique sur le tonnage de jauge est contraire aux intérêts du commerce et que le système de taxe doit pouvoir varier suivant les convenances du commerce spécial de chaque port, étant entendu que les convenances devront être appréciées en dernier ressort par une autorité désintéressée.

Telles sont les considérations dont on s'est inspiré pour la rédaction de l'article 2 de la loi du 30 janvier 1893 sur la marine marchande. Cet article a apporté au système de la taxation de la loi de 1866 les améliorations rationnelles dont la justification vient d'être sommairement exposée : à l'unique taxe de tonnage légalement possible, il a substitué le principe d'une taxation complexe, pouvant porter ensemble ou séparément sur le tonnage de jauge, le poids des marchandises et les voyageurs. Sous réserve de ne pas dépasser les maxima fixés par la loi (1 franc par tonneau de jauge nette légale; 1 franc par voyageur

et 0 fr. 50 par tonneau d'affrètement ou par tonne métrique de marchandises), les nouveaux tarifs « peuvent comprendre des péages par tonneau de jauge gradués suivant l'espèce du navire, son tirant d'eau, la durée de son stationnement dans le port, le genre de navigation, l'éloignement du pays d'expédition ou de destination, la nature de la cargaison du navire, les opérations faites par lui dans le port au cours d'une escale ». Ils peuvent encore « spécifier des péages par unité de trafic différents à l'embarquement ou au débarquement, suivant les diverses natures de marchandises ou les diverses catégories de voyageurs ».

On voit combien est souple ce système de taxation, et avec quelle facilité il se prête aux multiples combinaisons que peut nécessiter, pour un même port, la sauvegarde des divers intérêts en cause. L'application qu'on en a déjà faite actuellement a consacré son principe et mis en évidence tous ses avantages.

Les taxes locales de péage se sont élevées en bloc, en 1896, à 5 966 336 francs. Nous donnons, d'après le tableau général de la navigation, le détail des perceptions de ces taxes port par port.

Si on joint le montant des droits de quai à celui des taxes locales de péage, on arrive à un total annuel de 13 500 000 francs, dont les mouvements maritimes sont grevés. Aussi, espérons-nous que l'heureuse modification apportée par le Parlement à la loi de 1872 n'est qu'un acheminement vers une réforme plus complète. Nous avons sur ce point des idées très arrêtées; mais en notre qualité de membre et de rapporteur de la Commission du budget nous avions été conduit forcément à en subordonner la réalisation à

des considérations d'ordre purement financier. Puisque nous parlons aujourd'hui dans notre complète indépendance, nous n'hésitons pas à déclarer que nous serions grandement heureux si la France adoptait en matière de travaux publics pour ses ports, comme du reste, en beaucoup d'autres matières, l'organisation élastique et libérale, la forme particulière de *self-government*, qui fleurit en Angleterre. Il serait alors naturel que chaque port, utilisant dans son propre intérêt les ressources qu'il doit à sa prospérité, eût comme contre-partie la charge de son entretien, supportât les dépenses de ses agrandissements et payât ses rêves de gloire. Les villes maritimes seraient dans ces conditions des organismes indépendants, avec leur budget, leurs recettes qu'elles percevraient, leurs dépenses qu'elles engageraient sous leur seule responsabilité. S'il était possible de faire table rase du passé, nous ne demanderions pas mieux que de vivre sous ce régime et de faire ainsi de la véritable décentralisation.

De tous côtés, les États se préoccupent de faciliter les transactions maritimes. L'une des institutions les plus en faveur et qui paraissent les plus propres à réaliser ce but, est celle des ports francs, vastes enceintes où toutes marchandises peuvent être introduites, manipulées et transformées sans aucune ingérance de la douane, pourvu qu'elles soient réexportées sous n'importe quelle forme.

Le Danemark a créé, en 1894, un vaste port franc à Copenhague.

Taxes de péage perçues par le service des douanes au profit des villes, des Chambres de commerce ou d'autres établissements publics.

DÉSIGNATION DES PORTS	ANNÉES					
	1891	1892	1893	1894	1895	1896
	francs	francs	francs	francs	francs	francs
Dunkerque	1.156.472	1.044.747	1.053.547	1.027.048	944.509	1.031.100
Gravelines	»	»	»	»	»	13.243
Calais	597.057	565.035	529.585	531.012	567.111	594.704
Boulogne	530.483	339.605	343.156	366.222	389.136	379.518
Abbeville	1.264	1.388	898	549	181	683
Saint-Valéry-sur-Somme	5.882	5.252	3.651	3.670	3.133	3.249
Le Hourdel	»	»	137	»	»	»
Le Tréport	5.258	24.330	34 052	35.226	34.978	32.300
Dieppe	277.608	256.645	272.849	293.533	297.646	312.840
Fécamp	33.592	30.707	27 812	32.226	34.884	34.652
Le Havre	1.104.694	1.077.020	911.954	687.609	702.837	751.610
Harfleur	143	42	61	60	92	69
Caudebec	276	278	197	162	768	729
Duclair	393	693	728	4.109	9.880	9.978
Dippedalle	541	267	1.074	1.077	8.903	10.498
Rouen	749.822	556.097	610.402	621.953	487.100	530.126
Pont-Audemer	26	28	21	20	101	215
Honfleur	90.394	70.951	68 408	66.212	62.064	63.420
Trouville	35.962	30.886	29.175	31.160	26.789	24.489
Ouistreham	57	37	50	63	328	834

Caen	12 565	11.312	12.072	15.639	87.365	136.792
Cherbourg	23.187	30.023	25.146	22.863	27.287	23.379
Granville	5.763	5.326	4.515	5.774	5.144	5.027
Saint-Servan	5.629	4.066	4.092	3.411	4.550	3.901
Saint-Malo	42.520	40.922	39.170	43.454	42.146	42.853
Dahouët	»	»	866	1.591	1.660	1.441
Erquy	»	»	»	»	366	1.523
Le Légué	10.988	10.911	8.302	9.987	10.523	12.242
Binic	»	»	»	»	5.449	4.868
Paimpol	5.023	5.416	5.847	7.122	7.535	6.678
Morlaix	6.226	5.718	6.204	6.348	6.513	5.665
Douarnenez	430	2.489	2.821	1.866	1.570	1.785
Saint-Nazaire	250.471	243 325	225.345	225.433	212.420	277.937
Chantenay	5.811	4.645	5.895	11.232	21.150	37.764
Le Couëron	3.781	2.526	4.319	5.679	5.532	5.234
Nantes	46 833	45.850	52.971	71.691	72.118	104.680
Paimbœuf	1.145	810	524	464	615	717
La Rochelle	40.910	35.727	33.838	36.479	41.308	41 512
La Rochelle. Bassin de la Pallice	9.657	8.439	13.779	15.847	26.276	25.680
Rochefort	24.382	24.972	29.044	30.948	28.229	22.438
Marennes	»	1.616	3.010	2.203	2.458	1.735
Bordeaux	629.536	592.696	593.369	583.427	557.903	521.425
Royan	»	»	»	»	»	103
Bayonne	»	»	»	»	38.662	118.298
Cette	158.322	145.668	119.408	114.594	144.374	180.060
Marseille	»	»	155.308	521.911	529.578	534.438
Cannes	»	4.432	11.263	11.404	14.018	14.628
Saint-Raphaël	»	»	»	1.745	1.721	2.156
Bastia	»	»	»	18.467	40.697	36.760
Totaux	5.792.103	5.230.897	5.244.872	5.471.490	5.507.607	5.966.336

L'Allemagne possède trois ports francs : à Brême, à Hambourg et à Lubeck; car si ces trois villes ont été rattachées à l'empire allemand, elles n'en ont pas moins conservé chacune leur *Frei Hafen*.

Lubeck vient d'être rapprochée des deux autres par le canal de Kiel.

La Russie a, récemment, ouvert un port franc à Kola, sur la mer Blanche; le même État se préoccupe, en outre, de réunir la mer Noire à la mer Baltique par une voie navigable qui partirait de Riga, utiliserait la Duna, la Bérésina et le Dnieper, pour venir déboucher à Chierson sur la mer Noire; un canal proprement dit relierait la Duna à la Bérésina.

Le port de Novorossisk, dont on connaissait à peine l'existence il y a quinze ans, tend à devenir un des plus importants de la mer Noire; il a sur celui d'Odessa le grand avantage de n'être jamais fermé par les glaces. La ligne du chemin de fer Rostof-Wladicaucase a été prolongée jusqu'à Petrowsk, port au nord du Caucase sur la mer Caspienne. Les riches marchandises de l'Asie centrale : laines, tapis, soies, arrivent à Ouzoun-Ada, sur le rivage oriental de la Caspienne, terminus du chemin de fer transcaspien et futur terminus du Transsibérien. De là, traversant la Caspienne, elles arrivent à Petrowsk, puis à Novorossisk par la ligne ferrée du nord du Caucase passant à Vladicaucase et Tikoreskaia. Il y a déjà à Novorossisk 19 grandes maisons de commerce, dont 2 seulement sont françaises.

Depuis cette année, les Messageries maritimes ont créé une ligne Marseille-Odessa-Novorossisk et, depuis

longtemps, la compagnie Paquet exploite une ligne Marseille-Novorossisk par Batoum.

A Stockholm, un comité s'est fondé dans le but d'étudier la création, dans l'un des principaux ports de la Suède, d'un vaste entrepôt qui serait déclaré port franc.

Anvers, pour contre-balancer les effets possibles du nouveau tarif belge, vient de supprimer les droits de fanaux.

Les ports anglais sont tous pratiquement des ports francs; quelques-uns ont, à proprement parler, des quartiers francs. Gibraltar, Malte et Singapour sont ports francs.

Gênes, malgré les modifications politiques et économiques survenues en Italie, a gardé son « porto franco ».

En France, une certaine agitation se produit depuis peu autour de cette question. Dans un pays centralisé comme le nôtre, où les intérêts régionaux sont tenus en bride ou sacrifiés par pur amour de la symétrie, la reconstitution des ports francs avait semblé jusqu'alors peu désirable. Il en eût été toujours ainsi si le régime douanier auquel nous sommes soumis depuis 1892 n'avait gravement menacé ou cruellement atteint des commerces ou des industries jusqu'alors prospères. L'exemple des déboires et des pertes subies par les uns ont ému tous les autres.

Ces craintes ont déjà poussé à l'exode de bon nombre de nos commerçants et de nos industriels; mais ceux qui sont retenus au sol natal par leur patriotisme ou par d'autres considérations, ont naturellement cherché le moyen de parer à toutes les

difficultés qu'on sème sous leurs pas. C'est de cette préoccupation qu'est né sans doute le mouvement d'opinion qui vient de se manifester, sur divers points du territoire, en faveur des ports francs.

Aussi loin que l'on remonte dans l'histoire de nos ports de commerce et dans celle de Marseille en particulier, on retrouve la trace de l'importance qu'ils attachaient à leur liberté. Au moyen âge, la franchise du port de Marseille était reconnue comme *salutaire au royaume tout entier* et Colbert, dans l'ordonnance de 1669, rendue en faveur de l'affranchissement de Marseille, déclarait *connaître les avantages que le royaume recevrait de la franchise de ladicte ville et combien les étrangers ont profité de cette surcharge de droits établis de temps en temps, en attirant chez eux le commerce qui s'y faisait*. Il est regrettable de ne pouvoir citer *in extenso* cet admirable document d'économie politique et de philosophie sociale. Il est écrit avec une telle largeur de vues que nous prendrons la liberté d'en recommander la lecture à M. Méline lui-même.

Colbert avait également conçu le plan de créer des ports francs à Bayonne et à Dunkerque, dans le but de concurrencer le commerce de l'Angleterre et de l'Espagne. Il réalisa son projet par l'Ordonnance du 26 mars 1669.

Il ne peut plus être question aujourd'hui d'étendre la franchise à une ville entière, à l'agglomération industrielle et commerciale qui entoure un port. On avait déjà reconnu les inconvénients d'une mesure aussi compréhensive, à la suite de l'Ordonnance de 1814 rétablissant la franchise du port de Marseille.

Depuis 1817, il n'a plus été question en France des

ports francs, et il faut arriver jusqu'à l'année 1896, pour retrouver une institution qui découle de la même idée : nous voulons parler des marchés francs du Sud algérien [1].

Voici, en effet, ce qui se passait et ce qui se passe encore en Algérie ; les droits de douane et d'octroi de mer grèvent à tel point les entrées que tout le trafic du Soudan algérien prend la voie du Maroc et de la Tripolitaine où les droits sont d'environ 8 p. 100 seulement, ce qui fait d'abord perdre à notre colonie le commerce du Sud ; mais, en outre, ces mêmes marchandises remontent en contrebande vers le nord et pénètrent, sinon jusqu'aux villes du littoral algérien, du moins jusqu'à celles qui limitent la zone de colonisation proprement dite.

Pour remédier à cette situation, la loi du 16 avril 1895, complétée par le décret du 16 décembre 1896, autorise l'expédition en exemption des droits de douane et d'octroi de mer, de certaines catégories de marchandises des ports de l'Algérie à destination des contrées situées en dehors du territoire soumis aux régimes des douanes et de l'octroi de mer.

Ces marchandises sont les sucres bruts et raffinés, les cafés, thés, poivres, cannelles, clous de girofle, etc., l'alcool contenu dans les parfumeries, les vernis et autres produits retenant de l'alcool, l'alcool employé à la préparation des médicaments et produits chimiques.

1. Commission extra-parlementaire chargée d'étudier les moyens de venir en aide à la marine marchande. — Sous-Commission d'enquête. — Publication du Ministère du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes.

Elles doivent être expédiées d'un des ports de Nemours, Oran, Arzew, Mostaganem, Alger, Bougie, Philippeville ou Bône et sortir dans un délai maximum d'un an par l'un des bureaux de El-Oued, Tuggurth, El-Goleah, El-Abod-Sidi-Cheik, Djenien-Bou-Reig, El-Aricha, Lalla Marghnia, villes qu'on a parfois appelées marchés francs.

Si ces dispositions sont un progrès, il s'en faut que leur application facilite les opérations qu'elles ont en vue; les marchandises affranchies doivent être plombées, puis escortées jusqu'à une certaine distance des bureaux de sortie.

Or, comme l'indigène n'achète en général que la marchandise qu'il voit, il est difficile de lui faire acheter un colis plombé, et comme celui-ci doit être conduit plombé sous escorte jusqu'au désert, il est bien difficile de vendre dans ces conditions.

Aussi est-il à craindre que cette liberté réglementée n'ait qu'un médiocre résultat et que les marchandises qu'elle vise, comme celles qu'elle omet, par exemple les cotonnades, ne continuent à entrer en Algérie par le Maroc et la Tripolitaine.

Sauf cette mesure particulière au transit soudanais, nous n'avons en France aucun point qu'on puisse appeler port ou point franc.

A l'heure actuelle, un grand centre industriel et commercial ne pourrait songer à s'isoler du marché national. Aussi, pensons-nous que les vœux émis dans ce sens par certains Conseils généraux vont directement à l'encontre du but qu'ils poursuivent. Ce qu'il faut réclamer dans l'intérêt des ports commerçants et industriels, c'est que, loin de restreindre les

facultés d'entrepôt réel et fictif et d'admission temporaire, on les étende le plus possible; c'est que le gouvernement autorise la création de *Zones franches* à l'imitation de celles qui existent chez nos voisins, à Hambourg, à Brême et à Copenhague. C'est sans doute ce que demande la Chambre syndicale des commerçants havrais.

La meilleure définition que l'on puisse donner du port franc est celle que nous avons lue dans une délibération de la Chambre de commerce de Marseille, en l'an XIII : *C'est un port établi hors de la ligne des douanes, ouvert à tous les bâtiments de commerce sans distinction, quels que soient leurs pavillons et la nature de leurs chargements. C'est un point commun où vient aboutir par une sorte de fiction le territoire prolongé de toutes les nations. Il reçoit et verse de l'un à l'autre toutes les productions respectives sans gênes et sans droits.*

Les ports francs, tels que nous les comprenons, ne peuvent porter atteinte à aucun intérêt existant; mais ils ouvriraient un champ nouveau à des industries qui ne sauraient se créer sous la législation actuelle, et donneraient certainement beaucoup plus d'activité à notre commerce.

A Hambourg, le *Frei Hafen* est situé dans les ports. Il est entouré d'un vaste terrain sur lequel sont construits des quais, des hangars, des magasins et des établissements industriels. Une palissade en borne les limites, et il n'est pas permis de demeurer dans le port libre. On ne peut y séjourner que dans le jour pour s'y livrer à ses occupations, et seules y restent la nuit, les personnes qui sont

chargées de la surveillance des quais, magasins et usines.

Les navires, dans l'enceinte du port libre, se livrent à leurs mouvements et à la manutention de leurs marchandises sans aucune espèce de contrôle. Tout produit ne peut naturellement quitter le port libre et pénétrer sur le sol allemand sans acquitter les droits prescrits par les tarifs douaniers, ce qui n'empêche pas, bien entendu, les entrepôts de douane [1] et l'admission temporaire [2] de fonctionner dans l'intérieur de

1. Les *entrepôts réels* sont des magasins publics spécialement affectés à cette destination. Les marchandises, après vérification, sont placées sous la garde des employés des douanes, l'administration étant responsable des avaries qui proviendraient du fait de ceux auxquels sont confiées la garde, la surveillance et la manutention de ces marchandises. La sortie des marchandises doit être précédée d'une déclaration faite à la douane par l'entrepositaire ou son représentant, qui en donne décharge sur les registres de l'entrepôt; le cas échéant, les droits doivent être immédiatement acquittés. Une redevance très élevée et variant suivant la nature des marchandises est acquittée par l'entrepositaire comme frais de séjour dans les magasins, manutention et surveillance.

Lorsque les marchandises soumises aux droits sont placées dans les magasins mêmes du négociant auquel elles appartiennent, ces magasins constituent des *entrepôts fictifs*. L'entrepositaire doit déclarer les marchandises qu'il entend entreposer, désigner les magasins qu'il affecte à cet usage et qui doivent être disposés de façon à rendre la fraude facile à découvrir. En outre, il doit s'engager à payer les droits sur les marchandises qu'il aura à faire sortir après déclaration et sur toutes les quantités qu'il ne pourra pas représenter à toute réquisition. Cet engagement est *cautionné* par une autre personne acceptée par l'administration, et tout entrepositaire est obligatoirement doublé de sa *caution en douane*. La durée de l'entrepôt fictif est d'une année.

2. L'*admission temporaire* consiste en une suite d'opérations ayant pour but de placer le fabricant, pour l'achat de ses produits bruts destinés à être transformés en marchandises qui plus tard seront exportées, dans la situation où il se trou-

la ville, en dehors du port franc, sur les bases les plus étendues.

Il en est de même à Brême, où le port franc ne se compose que d'un seul bassin.

L'ancien *Porto franco* de Gênes s'intitule aujourd'hui *Deposito franco*. C'est une enceinte dépendant de la Chambre de commerce et renfermant des magasins qu'on loue aux négociants. La douane n'y pénètre pas, et les négociants peuvent manipuler comme ils l'entendent les marchandises introduites ; ils se bornent à déposer un manifeste à la douane qui, naturellement, tient compte des entrées et des sorties.

Il y a des catégories de marchandises dont l'introduction n'est pas permise dans le *Deposito franco* ; on n'y admet pas davantage les marchandises provenant de pays qui n'ont pas de traité de commerce avec l'Italie.

Trieste n'est plus port franc depuis le 30 juin 1891 ; il n'y existe plus que des entrepôts, où les marchandises peuvent être emmagasinées sans être soumises aux prescriptions de la douane, si elles sont destinées à l'exportation. Ce sont, en somme, des sortes de magasins généraux.

Un des plus récents ports francs est celui de Copenhague ; nous l'avons visité, comme ceux de Hambourg et de Brême, et son aspect est des plus séduisants. Il comprend en tout 61 hectares, dont 36 sur terre et

verait si les lignes de douane n'existaient pas. Ce régime a été inauguré en France par la loi du 5 juillet 1836, et a malheureusement subi depuis bien des modifications. Loin d'en restreindre les effets, un gouvernement soucieux des intérêts du pays devrait, au contraire, en multiplier les applications.

25 en surface d'eau; il a 4000 mètres de quais; une belle et solide grille l'entoure; toutes les issues sont gardées par la douane et, à l'entrée principale, se trouve le bureau où se font toutes les opérations pour les marchandises importées en Danemark.

Les seuls droits prélevés sur les navires entrant dans le port franc sont les droits de quai, à raison de 25 centimes par tonne de 1 000 kilos embarquée et débarquée, sans toutefois que ces droits puissent excéder le montant du même droit sur la jauge nette du navire.

Nous avons été surpris de la nature des industries qui sont venues s'établir dans la zone du port franc. En voici l'énumération :

2 rôtisseries de cafés;
2 fabriques à nettoyer et colorer le café;
1 rôtisserie de cacao;
1 marbrerie;
2 fabriques de liqueurs;
1 fabrique de bicyclettes;
1 fabrique de chocolat;
4 fabriques de machines agricoles;
1 fabrique de machines de tout genre;
1 fabrique de bois de placage;
7 dépôts de bois, ateliers d'ébénisterie, etc.;
6 chaix de vins;
4 fabriques de porcelaines.

Gibraltar, possession anglaise depuis 1704, a été déclaré port franc le 19 février 1706 par un décret de la reine Anne, et cela à l'époque où le système protecteur sévissait, même en Angleterre.

Il ne faudrait pas croire que l'établissement de ports francs fût chez nous d'une extrême simplicité, en présence de nos tarifs douaniers. La prétention, par exemple, de déclarer la franchise des ports et de la ville de Marseille est une pure utopie. Nous avons recueilli à ce sujet des renseignements précis auprès d'un des hommes les plus compétents en la matière, qui a passé sa vie à étudier les questions douanières, a occupé durant longues années des situations élevées dans l'administration et n'en a pas moins conservé un jugement sain et un esprit très libéral. Nous résumerons ce qu'il a bien voulu nous dire à ce sujet, et nous sommes heureux de le remercier de son précieux concours.

La question des ports francs est complexe, attendu qu'un port franc peut être constitué de façons diverses.

On peut accorder la franchise à la ville entière et même à tout son territoire; cette franchise, sauf certaines réserves, était celle dont Marseille a joui sous l'ancien régime et même sous la Révolution jusqu'à la loi du 11 nivôse an III, celle dont a joui Dunkerque de 1662 à cette même date de l'an III, celle qui fut rendue à Marseille par la loi du 16 décembre 1814 et qui lui fut retirée par l'ordonnance du 10 septembre 1817. Ce système est actuellement inapplicable.

On peut n'accorder la franchise qu'au port proprement dit, le reste de la ville et de son territoire restant dans le droit commun.

On peut enfin ne la donner qu'à une partie du port; c'est le régime en vigueur à Hambourg, à Copenhague et à Trieste, depuis la réforme de 1891.

Examinons si et comment, en présence de notre

tarif douanier, pourrait bien être institué chez nous un port franc. Quand nous disons « notre tarif », nous employons une façon de parler tout à fait vicieuse. Nos tarifs sont, en effet, multiples. Énumérons-les.

Nous avons d'abord notre tarif maximum ou, pour parler comme la douane, notre tarif général. Nous avons ensuite un tarif minimum accordé à un assez grand nombre de pays sous la condition qu'ils nous appliquent, eux aussi, un tarif réduit. Nous avons même un tarif plus minimum que le minimum et l'avons concédé à la Suisse. Nous avons un tarif spécial aux produits des colonies françaises (tableau E de la loi de 1892). Nous avons un tarif propre aux produits importés de la Corse dans la France continentale. Nous en avons un autre qui vise les importations d'Algérie en France; un qui s'applique à l'importation des produits tunisiens. La surtaxe d'entrepôt en crée un nouveau pour les produits extra-européens venus des entrepôts d'Europe. Enfin, la surtaxe d'origine (tableau D de la loi de 1892) constitue encore un autre régime applicable aux produits européens soumis à la condition du transport direct.

Et, si nous ajoutons à cela les quelques prohibitions qui subsistent, cela fait dix tarifs différents, non pas tous applicables sans doute aux mêmes marchandises, mais tels toutefois que, selon les cas, une même marchandise peut acquitter l'un ou l'autre de trois ou quatre droits différents.

Dans ces conditions, il est manifeste que la franchise d'un port ne saurait impliquer une complète abstention de la douane dans les opérations qui s'y

effectuent. Le port franc ne reste donc pas moins soumis à l'exercice de la douane. En quoi va consister cet exercice?

La douane devra d'abord s'assurer que les produits prohibés qui peuvent se trouver à bord des navires entrant dans le port ont été régulièrement déclarés, et prendre les mesures nécessaires, si à ce port se trouve annexé un territoire franc, pour qu'aucun débarquement non autorisé de ces produits ne soit effectué.

Puis, d'une façon générale, elle devra vérifier, au moment de la mise à terre de la cargaison, les conditions d'origine, de provenance et de transport, des marchandises débarquées.

Il sera nécessaire d'exiger la mise en entrepôt de toute marchandise passible soit du tarif général, soit d'une surtaxe quelconque, à moins que l'importateur, renonçant d'ores et déjà à la faculté de réexporter, ne consente à acquitter tout de suite le montant différentiel de la taxe. On comprend que, s'il en était autrement, toutes les fraudes seraient possibles. La perception des droits différentiels serait, en fait, abolie.

Mais la mise en entrepôt de ces marchandises implique le maintien et la coexistence de l'entrepôt réel pour les marchandises fortement taxées, de l'entrepôt fictif pour les autres, et par conséquent l'application des règlements qui leur sont spéciaux.

Il y a plus : les marchandises jouissant de détaxes et celles qui, à raison de leur origine corse, algérienne, tunisienne, coloniale, sont exemptes de droits, ne peuvent pas davantage circuler librement. Pour

que, livrées à la consommation, elles puissent bénéficier de cette exemption à leur sortie du port ou territoire francs, il va de soi, en effet, qu'il faudra justifier à la douane de leur origine et de leur identité. Celles de ces marchandises qui ne seront pas exportées devront donc être soumises à un régime à déterminer, mais qui exigera, quel qu'il soit, l'intervention de la douane.

On voit, dès lors, qu'un port franc, avec un tarif compliqué comme l'est le nôtre, est bien loin de restreindre les formalités auxquelles est soumis le commerce du chef de la douane. On pourrait même affirmer qu'il les multiplie en rendant chacune d'elles plus délicate.

A la vérité, la franchise aurait pour la population du territoire ou du port ce grand avantage de permettre la consommation sur place des produits étrangers en exemption des droits de douane. Par contre, les habitants des agglomérations voisines, ceux de la ville même, auraient à subir les formalités de surveillance et de contrôle imposées par la douane dans le but d'éviter la fraude et la contrebande, devenues à la fois plus faciles et plus lucratives.

Mais ce régime ne différerait pas sensiblement de celui que comporte la perception des droits d'octroi. A la rigueur, ne pourrait-on pas opérer la fusion des deux services, ainsi que cela se fait pour le recouvrement des droits d'entrée? Il faut convenir toutefois que la justification de la nationalité des marchandises non importées et introduites sur le marché intérieur entraînerait une gêne et des difficultés d'application considérables.

D'autre part, les industries installées en dehors des frontières protégées auraient certainement les matières premières à meilleur compte et disposeraient peut-être d'une main-d'œuvre moins chère que dans le reste du pays. Il n'en faudrait pas moins établir — pour nous, nous avons confiance dans le résultat favorable d'une pareille enquête — que ce serait là une compensation suffisante de l'exclusion des produits francs de la consommation nationale, alors que, exportés ou réexportés, ils se heurteraient aux barrières fiscales dont s'entoure et derrière lesquelles semble de plus en plus disposée à s'isoler la grande généralité des nations étrangères.

L'institution du port tout entier ou d'une partie des quais et bassins en port franc, à l'exclusion de la ville ou du territoire environnant, laisserait également subsister toutes les complications qu'entraîne la regrettable diversité de nos tarifs. Les marchandises passibles de surtaxes, celles qui, à un titre quelconque, jouissent de détaxes, devraient être l'objet d'un régime spécial; et ce sont là des formalités qui impliquent l'intervention de la douane. Nous nous trouverions replacés dans la même situation que tout à l'heure.

Il n'en demeure pas moins vrai qu'un grand port accolé à un grand pays, s'il ne peut se résoudre à abandonner le marché national ou simplement à le déserter en partie, doit s'efforcer avant tout d'étendre ses débouchés au dehors. Alors la conception du port franc se limite, mais devient une réalisation plus facile.

La franchise ne visant désormais que les marchan-

dises destinées à la réexportation, l'entrepôt ne devrait plus être pour la douane qu'un ensemble de magasins où tout pourrait entrer librement, où tout pourrait être manipulé librement, d'où tout pourrait sortir librement pour l'échange et où le rôle du service se bornerait à s'assurer de cette réexportation. Ce serait l'*exterritorialité absolue*.

Le commerce aurait, bien entendu, la faculté d'opter, au moment du débarquement, pour le régime du droit commun, de placer par conséquent sa marchandise, selon les cas, sous les conditions actuelles de l'entrepôt réel ou sous les conditions du fictif, de se réserver dès lors le droit de la mettre à la consommation, de la réexpédier à l'étranger, si mieux lui convenait, ou de la faire entrer à l'entrepôt franc si elle devait y subir des transformations qui la rendissent inadmissible au réel ou au fictif. Il pourrait donc, selon son intérêt, ou laisser à cette marchandise son cachet d'origine, ou la transformer comme il l'entendrait. Du même coup, les entrepôts étrangers ayant la faculté de faire entrer en France des denrées présentées de telle façon que la taxe atteigne exclusivement la denrée elle-même et non, avec elle, les corps sans valeur qu'elle peut contenir, on se trouverait fatalement conduit à accorder aux entrepôts de France cette faculté, qui leur est aujourd'hui refusée sans motif plausible.

Supposons ces réformes accomplies, nous aurons non point, à proprement parler, un port franc, nous aurons un entrepôt franc où la marchandise échappera à toutes les formalités, où elle sera libre, absolument libre en vue d'une réexportation ultérieure,

sous sa forme première ou sous telle autre que le commerce lui voudra donner. En même temps, dans l'entrepôt réel, toutes les manipulations, qui n'altèrent point la nature de la marchandise en ne la disqualifiant pas quant au taux du droit, seront permises.

Tels sont les différents aspects pratiques sous lesquels nous paraît devoir être envisagée cette question très actuelle de la constitution dans notre pays de ports ou d'entrepôts francs. Nous croyons que, si le Parlement et le Gouvernement voulaient bien la mettre sérieusement et promptement à l'étude, ils feraient œuvre utile.

Nous nous permettrons cependant de faire observer que souvent à l'étranger ce sont des Compagnies particulières fermières qui exploitent les ports francs. Nous préférerions de beaucoup qu'en France l'administration en fût confiée aux Chambres de commerce. Ces corps constitués n'ont pas la préoccupation de bénéfices à réaliser et n'ont d'autre intérêt à servir que l'intérêt général.

Peut-être nous objectera-t-on que le port d'Anvers, dont la prospérité a été grande, n'est pas un port franc. Le développement d'Anvers tient tout d'abord à sa situation particulièrement favorable au commerce de transit, puis au régime libéral sous lequel vit la Belgique. Mais, nous devons ajouter que, depuis 1870, la Chambre de commerce de cette ville a créé un mouvement d'agitation dans le pays afin de provoquer sa reconnaissance comme port franc. Cette Assemblée a pris, à la date du 16 mai 1896, une délibération pour réclamer l'application du régime de la franchise.

Le mouvement est donc général et si nous avons donné quelques développements à la question des ports francs, c'est que nous estimons d'un intérêt capital pour la marine marchande et pour le commerce que cette institution soit promptement établie en France, sur les bases que comportent nos besoins nouveaux et la complication de nos tarifs douaniers.

CHAPITRE VIII

Questions maritimes internationales.

Intérêt des accords internationaux. — Signaux. — Feux. — Abordages. — Une lettre de M. Limperani.

Conférence de Venise. — Importance des mesures sanitaires. — Abus qui en a été fait en France et ailleurs. — Le choléra de Marseille en 1884-1885. — Série d'exemples de l'arbitraire et de l'invraisemblable fantaisie des autorités sanitaires. — Leur influence sur le commerce. — Bilan des pertes. — L'assainissement de Marseille.

Méthode de jaugeage. — Commission internationale de Constantinople de 1873. — Méthode de Suez. — Principes dont elle s'inspire.

Connaissements. — Droit et pratique. — Le connaissement primitif. — Transformations qu'il a subies. — Clauses d'irresponsabilité. — Protestations des chargeurs. — Théorie que leur oppose la Cour de Cassation. — Discussion de cette doctrine. — Comment les choses se passent en fait. — Opinion de M. A. Desjardins. — Agitation à laquelle cette question a donné lieu. — Essais d'entente internationale. — Nécessité et possibilité de réformer dès maintenant la législation française. — Exemple donné par les États-Unis. — Hambourg et Brême. — Abus auxquels prête le régime actuel. — Sens dans lequel doit intervenir la législation. — La réforme fait l'objet d'un projet de loi.

Unification du droit maritime international. — Discours de M. Bernaert, ministre d'État, président de la Chambre des représentants de Belgique. — L'Association française du droit maritime.

Parmi les réformes qui s'imposent pour notre marine marchande, celles dont nous venons de parler

ne dépendent que du Parlement et du Gouvernement; mais il en est d'autres non moins importantes dont il conviendrait de poursuivre la réalisation par des accords internationaux.

Des conventions de cette nature ont déjà réglé des questions d'intérêt primordial pour le commerce maritime; nous voulons parler du Code des signaux de 1864, du règlement de 1884 sur les feux que doivent porter les navires, sur les routes à suivre en mer en vue de prévenir les abordages.

Un événement tout récent et dont le souvenir est encore présent à toutes les mémoires, le naufrage de la *Bourgogne*, donne à cette dernière question un caractère d'actualité particulièrement impérieux. Malheureusement la solution, si universellement désirée, demeure difficile et, dans une certaine mesure, irréalisable pratiquement. Il a été beaucoup écrit sur ce sujet depuis quelque temps et il est regrettable que l'ingéniosité des publicistes n'ait pas encore abouti à une proposition qui puisse être imposée aux nations civilisées.

Voici, du reste, le texte d'une lettre, un peu longue peut-être, mais à coup sûr intéressante, que M. Limperani, conseiller à la Cour d'appel, ancien député, adressait dernièrement sur ce point au journal *Le Temps*.

« Le naufrage de la *Bourgogne* cause dans le monde entier une grande et légitime émotion. Veuillez me permettre de rappeler ce qui s'est passé il y a vingt-cinq ans à l'Assemblée nationale, à propos de cette même question des abordages, qui revient trop fréquemment.

« Je dirai d'abord qu'en ma qualité d'insulaire, obligé ainsi que les miens à de nombreuses traversées, j'ai toujours pensé qu'une personne raisonnable ne devait avoir en mer d'autre crainte sérieuse que celle d'un abordage. Les plus gros temps ne doivent pas effrayer : on sait qu'un navire bien commandé, comme ils le sont presque toujours, brave la tempête; à ce moment, ceux qui doivent veiller sont aux aguets. Mais je n'ai pas toujours été sans appréhension par une de ces nuits calmes qui font la Méditerranée si belle et si douce en apparence. On peut se dire alors qu'un moment d'oubli ou de sommeil sur le navire où l'on se trouve ou sur un autre peut tout perdre. C'est par ces nuits qu'il y a trente ans, à trois mois d'intervalle, périrent à la suite d'abordage deux des paquebots qui font le service de la Corse.

« En novembre 1873, l'un des transatlantiques qui faisaient les voyages d'Amérique, la *Ville-du-Havre*, venait de périr par la même cause. Le nombre des victimes n'était pas aussi grand que dans le récent naufrage, il était cependant considérable. J'avais alors l'honneur d'être l'un des représentants de la Corse. Je crus devoir interpeller le ministre de la marine et lui demander s'il n'y avait pas de mesures à prendre pour prévenir de pareilles catastrophes. On retrouverait une interruption que m'adressa l'amiral Saisset et d'où il résultait que, selon lui, il n'y avait rien à faire, que tout dépendait du coup d'œil des capitaines. Je remarque que, dans le cas de la *Bourgogne*, le coup d'œil n'avait servi à rien, puisque le malheur est arrivé dans l'obscurité du brouillard et de la nuit.

« L'Assemblée nomma cependant une commission

pour examiner la question. En firent partie avec moi, et bien plus légitimement, tout ce que l'Assemblée comptait de marins du grade le plus élevé : les amiraux Saisset, Dompierre d'Hornoy, La Roncière, de Montagnac, Jaurès. Tous répétèrent à peu près, comme l'avait dit l'amiral Saisset, qu'il n'y avait que peu de chose à faire. On pria cependant le ministre de la marine de rédiger une circulaire pour modifier certaines manœuvres. On décida de présenter un projet de loi pour établir de nouvelles pénalités et de nouvelles juridictions contre les contrevenants aux prescriptions en vigueur. L'amiral Jaurès fut nommé rapporteur.

« La commission avait abandonné le côté purement technique de la question pour l'envisager surtout au point de vue de la législation. Jaurès fit son rapport; il a été imprimé ainsi que le projet de loi qui soulevait des questions délicates de droit pénal et qui ne put venir en discussion. La question, d'ailleurs, est des plus complexes, parce qu'elle est internationale dans le sens le plus large du mot. Il ne suffit pas en effet qu'un seul État ou quelques-uns de concert adoptent les mesures nécessaires. Il faut qu'elles soient adoptées en même temps par toutes les nations maritimes du globe, même les plus lointaines ou les plus secondaires. On peut croire cependant que, si quelques-unes des grandes puissances s'entendaient plus efficacement qu'elles ne l'ont fait jusqu'ici, leur exemple serait suivi et pourrait au besoin être imposé avec un droit incontestable, la mer étant pour tous les peuples un domaine commun et indivis où la liberté doit être, comme toutes les libertés, limitée par l'obligation de ne pas nuire à autrui.

« Il y avait si bien quelque chose à faire qu'ultérieurement les décrets du 1er septembre et du 21 février 1897 ont établi des prescriptions nouvelles en ce qui concerne les manœuvres, et la loi du 10 mars 1891 prononce des peines en cas d'infraction. Le dernier mot a-t-il été dit? La solution du problème ne consisterait-elle pas avant tout dans le mode de construction des navires? On s'attache surtout aujourd'hui à la vitesse, comme sur un champ de courses ou pour des régates. Il est assurément avantageux d'arriver vite, mais il le serait aussi de ne couler que lentement. Très rarement les deux bâtiments périssent, celui qui aborde étant toujours moins endommagé que l'autre. Une demi-heure, une heure de répit, seraient le salut pour tous. Les anciens voiliers aux formes plus résistantes et construits en bois, ne sombreraient pas avec la foudroyante promptitude de nos paquebots à la coupe effilée et où le métal domine. Les cloisons étanches, dont on a beaucoup parlé, ne paraissent pas avoir produit les résultats que l'on en attendait. Concilier une certaine rapidité avec la résistance au choc, tel paraît être le nœud de la question. On se trouverait ainsi affranchi de la difficulté internationale, puisqu'il suffirait d'avoir une sécurité relative sur le navire où l'on se trouve.

« Le nombre toujours croissant de ceux qui voyagent en mer fait que chacun est intéressé à diminuer, autant qu'il peut dépendre de l'homme, des catastrophes dont l'horreur dépasse tout ce que l'on imaginerait.

« Le progrès et la civilisation, en multipliant les voyages, en les rendant de plus en plus faciles et rapides, ont fait de certaines mers autrefois désertes

des parages fréquentés comme les quartiers importants d'une grande ville. C'est au progrès et à la civilisation à prévenir, dans la mesure du possible, le retour incessant d'événements trop douloureux. La tâche ne saurait être au-dessus des lumières et des forces de notre époque. »

La France a pris une initiative généreuse en prescrivant aux paquebots de la ligne Havre-New-York une inflexion de leur itinéraire qui les éloigne des parages fréquentés pendant la saison par les pêcheurs de Terre-Neuve.

Dès son arrivée au ministère de la marine, M. Lockroy s'est tout particulièrement préoccupé des mesures à prendre pour la sauvegarde des vies humaines et des richesses confiées aux bâtiments de mer. Il vient de faire sanctionner par le Conseil d'État un règlement d'administration publique, déterminant les moyens de sauvetage dont les paquebots et autres navires à passagers doivent être munis. Dès la rentrée des Chambres, il déposera un projet de loi sur la « sécurité de la navigation maritime » qui astreindra tous les bâtiments à des visites annuelles pour s'assurer qu'ils sont dans des conditions sérieuses de navigabilité, que le nombre maximum des passagers et des marins est dans un rapport rationnel en ce qui concerne la flottabilité, l'aération et l'hygiène.

Chaque navire, avant d'être mis en service, devra être visité à sec. En ce qui concerne les bâtiments en service, la visite devra avoir lieu tous les trois ans pour les navires en bois et tous les deux ans pour les navires de construction métallique. Si les commis-

saires de visite constatent qu'un navire exige des réparations, la délivrance du certificat de navigabilité sera suspendue jusqu'à l'achèvement constaté des réparations. Dans le cas de présomption grave d'insécurité, l'autorité maritime ou consulaire pourra faire visiter le navire d'office, même dans l'intervalle des visites annuelles réglementaires.

Le projet de loi prévoit que des règlements d'administration publique fixeront les mesures de détail concernant le calcul du tirant d'eau maximum, le nombre des passagers dont l'embarquement pourra être autorisé, les objets de rechange d'armement, les instruments de navigation, les médicaments et aussi les nouveaux engins ou procédés de sauvetage, les mesures de propreté et d'hygiène dont l'utilité serait reconnue.

Des pénalités sont prévues comme sanction des infractions aux règles fixées.

M. Lockroy a considéré qu'il ne suffit pas d'obliger les armateurs à munir leurs navires de moyens de sauvetage. Il estime qu'il faut, en outre, que les capitaines et les équipages, placés sous leur autorité disciplinaire, soient astreints à exécuter périodiquement la manœuvre des engins de sauvetage, afin qu'en cas de sinistre chacun à bord se rende spontanément au poste et accomplisse promptement la tâche qui lui a été assignée.

En un mot, ce que le ministre veut organiser, c'est le fonctionnement du service de sauvetage à bord. Tous les capitaines seront munis d'une instruction à leur usage et à celui de leur équipage, de manière que, tout ayant été prévu d'avance, les marins et aussi,

dans la mesure du possible, les passagers eux-mêmes ayant été dressés au maniement des engins, la part de l'aléa soit réduite au minimum.

Les intentions qui ont dicté ce nouveau projet de loi sont sans doute excellentes, mais nous ne fondons pas de grandes espérances sur son efficacité. En somme, c'est une extension donnée au rôle joué par les officiers visiteurs, dont nous aurons occasion de nous occuper plus tard. A notre avis, cette grave question ne pourrait faire un pas vers sa solution qu'à la suite d'un accord international duquel résulterait l'obligation pour tous les navires de ralentir très sérieusement la vitesse en temps de brume. M. Émile Advinent, qui traite, dans le *Petit Marseillais*, les questions de marine avec autant de savoir que de bon sens, écrivait dans le numéro de ce journal du 8 août 1898 : « Pour prévenir une collision entre deux bâtiments il faut que tous deux soient d'accord sur les moyens à employer pour se prévenir réciproquement de leur présence, sur les manœuvres que chacun aura à faire quand il sera édifié sur la route que suit son voisin. Si l'un des deux navires est français, et si l'autre est anglais, il ne servira à rien au premier de signaler sa présence et sa route au second, si celui-ci ne doit pas comprendre, ou s'il doit se conformer à d'autres règlements que ceux observés par celui-là. La simple question de la vitesse par temps de brume n'a jamais été résolue faute d'un accord précis. Au congrès de Washington, on a bien dit que par temps de brume les bateaux à vapeur devraient avoir une *vitesse modérée*, mais on n'a pas spécifié cette vitesse. »

Faut-il fonder de grandes espérances sur la généralisation du *cofferdam* [1], sur l'invention d'un signal perçant la brume ou dominant les éléments déchaînés, faut-il escompter l'application prochaine et pratique à ce problème de la naissante télégraphie sans fil? La parole est aux inventeurs. Si ingénieux quand il s'agit de perfectionner les moyens de s'entre-détruire, les hommes finiront, espérons-le, par découvrir un procédé qui permette d'éviter de si terribles catastrophes et de sauvegarder tant d'existences supprimées en pure perte.

Le syndicat maritime de France, ému par le naufrage de la *Bourgogne*, a précisément décidé d'organiser un concours international à l'effet de rechercher :

Le ou les meilleurs moyens d'éviter les sinistres et principalement ceux résultant des temps de brume;

En cas de sinistre, les meilleurs procédés pour assurer le sauvetage.

Conformément à la décision prise dans cette séance, le syndicat ouvre un concours international dans les conditions suivantes :

Toutes les personnes désirant prendre part à ce concours devront envoyer leurs plans, projets ou mémoires au siège du syndicat maritime, rue de l'Arcade, 16, avant le 31 décembre prochain. Le français, l'anglais, l'allemand, l'espagnol et l'italien peuvent être employés par les auteurs.

1. Le *cofferdam* consiste dans un blindage de cellulose obtenue au moyen du peignage des fibres de coco, et qui, au contact de la mer, en cas de rupture des parois métalliques, prend immédiatement une épaisseur et un développement suffisants pour obstruer la voie d'eau.

Ces mémoires, plans ou projets, porteront une épigraphe reproduite sur une enveloppe cachetée renfermant le nom et l'adresse de l'auteur. Cette enveloppe ne sera ouverte qu'en séance du syndicat, après le classement fait par le jury nommé à cet effet.

Le syndicat a d'ores et déjà reçu la promesse de sommes importantes à distribuer en argent aux projets, plans ou mémoires reconnus les meilleurs.

Au fur et à mesure que le télégraphe et la vapeur rapprochent les nations et multiplient leurs rapports, il est naturel de voir naître et grandir le désir de soumettre les intérêts commerciaux à des règles uniformes.

La dernière Conférence sanitaire, tenue à Venise, pour arrêter les précautions à prendre en vue de préserver l'Europe de l'invasion des maladies épidémiques qui ne sévissent que trop souvent en Orient et Extrême-Orient, prouve bien qu'avec de la persévérance on peut arriver à régler internationalement les questions en apparence les plus délicates.

Après avoir siégé pendant un mois, les délégués ont rédigé et adopté une convention et un règlement général complets au sujet des mesures préventives à prendre contre la peste, aussi bien en Europe que hors d'Europe. Nous ne pouvons pas entrer dans tous les détails de la question ; il nous suffira de dire que l'œuvre de la Conférence a été double en quelque sorte. Il a fallu, d'abord, en présence du danger nouveau résultant de l'apparition de la peste dans les environs de Bombay, poursuivre aussi rapidement que possible la ratification ou l'acceptation des conven-

tions antérieures par les puissances qui n'y avaient pas encore adhéré, et, en second lieu, par une assimilation, ou plutôt par une adaptation judicieuse, étendre et appliquer à la peste, les mesures de précaution qui avaient déjà été arrêtées contre le choléra. Telle est, en termes généraux, la tâche que la Conférence de Venise a accomplie; elle est comprise tout entière dans le développement de ce programme.

La Convention de Paris avait déjà fixé, en 1894, les mesures internationales à prendre contre le choléra : ces mesures pouvaient également être appliquées à la peste. Par malheur, la Convention de Paris n'avait pas encore été ratifiée par toutes les puissances. L'Angleterre, jusqu'ici, s'est préoccupée surtout des intérêts de son commerce et, au surplus, située à l'extrémité occidentale de l'Europe, c'est-à-dire aussi loin que possible des foyers où l'épidémie prend naissance, elle pouvait regarder venir le danger avec une moindre inquiétude, puisqu'elle avait plus de temps pour le reconnaître et le prévenir. La Porte, elle aussi, s'était refusée jusqu'à ce jour à l'acceptation de la Convention de Paris, parce que les attributions du conseil sanitaire de Constantinople y avaient été très étendues et renforcées. La nouvelle Conférence ne pouvait évidemment rien faire de bien utile, si les conventions antérieures restaient en suspens. Son premier soin a donc été d'obtenir, de la part de l'Angleterre et de la Porte, la ratification et l'acceptation de la Convention de Paris. Elle les a obtenues en effet.

Ce point une fois réglé, la suite devenait plus facile. Les principes étaient posés; il n'y avait plus

plus qu'à les appliquer. L'interdiction des pèlerinages à la Mecque pendant l'année 1897 était la première précaution à prendre : personne n'y a plus fait d'objection. On a procédé ensuite à l'adaptation, dont nous avons déjà parlé, des mesures contre le choléra à un objet nouveau, c'est-à-dire à la peste. La Conférence a fixé, après un examen approfondi, la durée de l'incubation de la peste et de l'observation à laquelle les navires devraient être assujettis, quand il y aurait eu des cas de maladie à bord ou des décès. Cette durée sera de dix jours à partir du dernier cas constaté, celle du trajet devant y être comprise. Si les navires sont seulement suspects, l'observation sera de cinq jours; s'ils sont indemnes, ils subiront simplement la désinfection et la visite médicale. On tient compte, non de l'état du port, mais de l'état du navire.

Ces règles sont, d'ailleurs, celles qui sont appliquées au choléra, avec une durée plus considérable de l'observation et certaines précautions que commandent les conditions particulières à la peste. Dans cet ordre d'idées, la Conférence a indiqué un nombre d'objets et de marchandises très limité dont l'importation présente des dangers et qui doivent, par conséquent, être désinfectés. Enfin, la juridiction du Conseil international de Constantinople a été étendue au golfe Persique, et des stations sanitaires ont été créées sur plusieurs points de ce golfe, notamment à ses deux extrémités, Ormuz et Bassorah.

En résumé, la Conférence de Venise a complété la défense de l'Europe contre le choléra et la peste. Elle a obligé la Turquie et l'Égypte à y participer, et a constitué, à Constantinople comme à Alexandrie, une

véritable tutelle sanitaire. L'Angleterre, elle aussi, a été amenée à y adhérer et à donner, quant aux provenances indiennes, les plus sérieuses garanties. C'est là une œuvre commune : elle fait honneur à toutes les puissances et, tout particulièrement, à la délégation française composée de M. Camille Barrère, alors ambassadeur de la République à Berne, et de MM. Proust et Brouardel, dont toutes les propositions ont été successivement adoptées.

Grâce à ces travaux, nous en aurons sans doute fini avec le système ruineux des quarantaines et des décrets de prohibition, sans que la santé publique ait à courir le moindre danger; c'est grandement à souhaiter et nous demandons à nos lecteurs de faire à ce sujet un peu d'histoire rétrospective.

La désinvolture avec laquelle on est accoutumé de traiter en France et dans certains autres pays les intérêts généraux du commerce a été, en effet, mise en évidence par les abus de toute sorte auxquels ont donné lieu les relations internationales en matière sanitaire. Les Anglais, plus avisés, se sont toujours montrés réfractaires aux mesures excessives que l'on s'était ingénié à inventer et à pratiquer ailleurs. Non pas que le souci de l'hygiène et de la santé publique leur soit étranger; bien au contraire, ils ont été à ce point de vue des initiateurs et nous n'avons pu mieux faire que de prendre modèle sur eux. Mais leur esprit pratique les a toujours gardés des absurdités dans lesquelles nous sommes tombés. Ils sentaient trop de quelle importance était pour eux le maintien de leur suprématie et de leur prospérité commerciales pour risquer de les compromettre en quoi que ce soit par

l'élaboration de règlements funestes aux transactions d'outre-mer.

Ce que nous reprochons à notre administration sanitaire ne constitue pas malheureusement un simple procès de tendance. Il nous est facile de prouver que nous avons été les principales victimes, non seulement de nos propres fautes, mais encore de celles qui pouvaient être commises par les autres, à titre de représailles.

L'histoire du choléra qui, en 1884 et 1885, a sévi sur le port de Marseille nous fournit un exemple frappant de ce que nous avançons. Les faits abondent que nous pourrions relater[1]. Nous nous contenterons de relever ceux, parmi les incidents dont cette période a été marquée, qui nous auront paru les plus topiques. Ce n'est pas à dire qu'il faille repousser toute intervention de l'autorité supérieure destinée à maintenir et à garantir la santé publique; les ports et la ville de Marseille, en particulier, par leur contact avec l'Orient et l'Extrême-Orient, sont trop exposés à l'invasion des épidémies pour qu'il soit possible à ceux qui se préoccupent de ses intérêts d'exposer de cœur délibéré nos populations à de si terribles fléaux. Aussi, n'entendons-nous nullement discuter le principe des quarantaines, quelque impuissantes qu'elles étaient dans bien des cas, quelque onéreuses qu'elles soient pour le commerce. Nous ne réclamons pas contre les mesures quarantenaires, mais nous les voulons fixes, normales et bien déterminées, de telle façon que voyageurs,

1. Voir les *Quarantaines en 1884*. Lettre de la Chambre de commerce de Marseille à M. le Ministre du Commerce. Marseille, Barlatier-Feissat, 1885.

négociants et armateurs puissent connaître le sort réservé à leur personne, à leurs marchandises et à leurs navires; apprécier quels sont les risques qu'ils sont appelés à courir; et que, dans aucun cas, ils ne soient pris à l'improviste et se voient, au mépris de tout droit, malgré les promesses les plus formelles, repoussés des pays vers lesquels ils s'étaient dirigés. Les mesures quarantenaires ne sont en effet acceptables qu'à la condition qu'elles ne dépendent pas du bon plaisir de tel ou tel fonctionnaire, qu'elles n'aient pas ce caractère incohérent et grotesque de la plupart des faits que nous allons signaler, et qu'enfin elles ne constituent pas une véritable violation des traités et n'aient point pour but déguisé de favoriser tel ou tel de nos concurrents au détriment du commerce français.

En France nous rappellerons seulement :

L'arrêté du préfet de Vaucluse interdisant le passage, dans son département, des fruits des Bouches-du-Rhône.

Le préfet du Gard prohibait dans son département l'entrée des laines, des déchets de soie, frisons, cocons percés, etc. Après bien des réclamations et alors que depuis longtemps le choléra sévissait dans le Gard, le préfet se décida à rapporter l'interdiction visant les laines; mais il oublia, sans doute, que son arrêté visait aussi l'entrée des déchets de soie, frisons, cocons percés, etc. Ce ne fut qu'après de nouvelles et pressantes réclamations et sur un ordre ministériel, que l'interdiction relative à ces marchandises fut enfin levée. Peut-on rien voir de plus absurde! Tous les produits de nos industries locales étaient ou refusés ou soumis aux traitements les plus rigoureux; les farines

désinfectées, les savons placés dans de nouvelles caisses et les anciennes caisses brûlées dans les gares d'arrivée, etc. A Marseille même, l'administration sanitaire française a pris des mesures au moins singulières.

Ainsi le choléra éclate à Naples et à la Spezzia. Marseille met les provenances italiennes en quarantaine. Le *Raphaël* arrive de Porto-Torre (Sardaigne), avec un chargement de bœufs; il y a subi, avant de charger, vingt et un jours de quarantaine; il devra, néanmoins, subir une nouvelle quarantaine en arrivant à Marseille, puisqu'il vient d'un port italien.

En Algérie, on a dépassé tout ce que l'on peut supposer d'incohérent, et nous n'aurons que l'embarras du choix pour relater quelques-unes des mesures vexatoires qui y ont été appliquées. Les navires partis de Marseille, Toulon, Cette, Port-Vendres et autres ports étaient mis en quarantaine avant même que le choléra eût éclaté dans ces ports. Ainsi le *Lutetia* était parti, le 27 juin, de Cette pour Benisaf; à son arrivée à Benisaf le 30 juin, ce vapeur se vit infliger cinq jours de quarantaine, bien que le choléra ne fût pas encore déclaré à Marseille, ce jour-là. Quel motif sérieux pouvait alléguer le conseil sanitaire? Il refaisait les règlements au gré de sa fantaisie; il prescrivait, le 17 juillet, que les quarantaines se feraient au Frioul, inaugurant ainsi le système de la quarantaine au départ.

La logique indiquait, comme conséquence, que le Frioul n'était pas considéré en Algérie comme point contaminé, et qu'un navire qui, au lieu de venir débarquer à Marseille, s'arrêterait au Frioul, serait ensuite admis en libre pratique en Algérie. Pour

s'assurer qu'il en serait ainsi, la chambre de commerce de Marseille télégraphia au Gouverneur général de l'Algérie, le 8 juillet :

« Prévenu que les navires allant en Algérie feront une quarantaine de dix jours au Frioul en quittant Marseille, le commerce de cette ville comprend que les navires arrivant d'Algérie à Marseille, avec des bestiaux, et débarquant au Frioul sans communiquer avec la terre, et repartant immédiatement avec patente nette sans avoir embarqué ni marchandises, ni passagers, seront librement reçus en Algérie.

« Evidemment ils auront ainsi moins pu prendre la contagion qu'en séjournant dix jours en France. Prière de nous fixer télégraphiquement sur ce point. »

Par télégramme du 10 juillet, M. le Gouverneur général a fait savoir que le Conseil sanitaire avait exprimé l'avis que les navires ayant débarqué au Frioul du bétail venant de l'Algérie, pourraient immédiatement revenir dans les ports de l'Algérie, à la condition expresse qu'aucune communication n'eût lieu avec le point contaminé.

Le *Foria*, parti d'Oran le 28 juin avec des moutons, fut adressé au Frioul; le *Lutetia*, parti du même port le 5 juillet, et le *Syria*, le 9 juillet, reçurent la même destination. Ces navires débarquèrent leurs moutons en quarantaine par les moyens du bord. L'opération fut longue et coûteuse; il fallut entourer spécialement les mahonnes de palissades et les faire remorquer au Frioul, tant à l'aller qu'au retour; les réceptionnaires se plaignirent, il fallut les indemniser. Mais en évitant les quarantaines, tous ces frais devaient être largement compensés.

Le *Foria* alla à Cette, où il fut admis. Le *Lutetia* et le *Syria* allèrent à Oran, où, malgré les promesses formelles du Gouverneur, on leur imposa dix jours de quarantaine. Après de pareils faits, comment les armateurs de ces trois vapeurs pouvaient-ils combiner de nouveaux voyages? Sur quoi pouvaient-ils compter?

Lorsque l'épidémie fut officiellement constatée à Marseille, le *Moïse* était en cours de voyage; son retour d'Algérie devant s'effectuer par Port-Vendres, Cette et Marseille, il fut décidé que le navire serait arrêté à Cette et de là dirigé sur Port-Vendres, où il serait mis en charge pour Alger direct.

N'ayant eu ainsi aucune communication avec Marseille, et comme Cette et Port-Vendres, alors indemnes, délivraient des patentes nettes, il était permis de croire qu'aucune entrave ne serait apportée, à Alger, à son admission en libre pratique.

Le *Moïse* partit donc de Port-Vendres le 10 juillet, avec de nombreux passagers et son plein en marchandises. Arrivé à Alger le 12, avec santé parfaite à bord, dix jours de quarantaine lui furent infligés. Le lazaret du cap Matifoux n'étant pas installé, les passagers purgèrent cette quarantaine à bord. Quant aux marchandises, une nouvelle décision, prise le 18 par le Gouverneur général, les repoussa.

A l'expiration de sa quarantaine, le navire reprit donc la route de Port-Vendres avec le même chargement.

Le voyage relaté ci-après fut marqué par de lamentables incidents, dont la responsabilité incombe entièrement à ceux qui, ayant édicté des mesures quarantenaires insuffisamment justifiées, n'ont rien fait

pour en préparer, ainsi qu'il était de leur devoir, l'exécution possible, sinon facile.

Le 18 septembre, l'*Abd-el-Kader* quittait Marseille pour Philippeville, Bône, la Calle et Tunis; il avait à bord 414 passagers, parmi lesquels 300 militaires environ, et 556 tonnes de marchandises diverses.

En arrivant en vue de Philippeville, le 20 au matin, un passager de chambre, malade depuis six ans d'une bronchite chronique, succombait à sa maladie, à laquelle le choléra était complètement étranger.

A la suite de ce décès, le navire fut sans communiquer, d'abord au Ravin du Lion, où le corps fut inhumé par les soins du personnel du bord. L'*Abd-el-Kader* fut ensuite dirigé sur Bône pour y purger une quarantaine de sept jours francs, au fort Gênois, où les passagers furent débarqués et installés dans les conditions les plus propres à la création d'un foyer épidémique. L'eau et la nourriture malsaines ou insuffisantes, ajoutées à une chaleur excessive, ne tardèrent pas à modifier profondément les conditions sanitaires des malheureux internés. Les abris manquant, beaucoup durent coucher en plein air.

Le résultat d'un pareil état de choses était fatalement prévu; quelques jours après leur mise à terre, quelques passagers furent atteints de diarrhée cholériforme; des décès survinrent et, en peu de jours, plus de quarante malheureux succombèrent aux atteintes du même mal.

A la suite de ces événements, desquels il n'était pourtant en rien la cause, l'*Abd-el-Kader* dut interrompre son voyage et rentrer à Marseille (2 octobre) avec ses marchandises.

Nous devons ajouter qu'aucun homme de l'équipage, pas plus que les journaliers employés à Bône à la désinfection du navire et de son chargement, ne ressentirent le moindre malaise.

Il ressort des faits que nous venons de relater que c'est malheureusement en France même et dans nos colonies que l'on a donné l'exemple de l'arbitraire le plus absolu, des contradictions les plus fréquentes. Aussi ne pouvons-nous être surpris des mesures draconiennes, prises à notre encontre, par les gouvernements étrangers.

Ces mesures, néfastes pour toutes les branches du commerce et de l'industrie françaises, ont d'ailleurs puissamment servi les intérêts de concurrents les plus directs.

L'Espagne a prohibé l'entrée des laines arrivant d'Amérique par Bordeaux et lavées dans différentes localités du Languedoc, qui toutes ont été absolument préservées du choléra. Quel prétexte plausible peut-on invoquer pour justifier pareille mesure, qui ne pouvait avoir d'autre but que de porter tort à une des branches florissantes de notre commerce d'importation en Espagne?

L'Espagne a invariablement maintenu dix jours de quarantaine, à purger au lazaret de Mahon, depuis le début de l'épidémie jusqu'au 2 décembre. La quarantaine a été alors réduite à sept jours, puis à trois jours d'observation, au port de destination.

Enfin, la libre pratique a été donnée aux navires le 8 décembre, mais la prohibition avait été maintenue pour les cuirs, les peaux et les chiffons.

Nous méritions d'être mieux traités, surtout si l'on

considère qu'en octobre et novembre les provinces d'Alicante et de Barcelone étaient plus atteintes par le choléra que ne l'était alors notre port.

Le choléra éclate à Toulon, l'Espagne décrète aussitôt que la France entière est contaminée et sera soumise aux quarantaines. Ainsi un navire, parti depuis plus de quinze jours de Dunkerque, ayant touché déjà à Lisbonne, arrive à Barcelone deux jours après le décret : dix jours de quarantaine! Il était Français et venait d'un port de France!

La manière de traiter chaque sorte de marchandises est prévue par les règlements : les fûts vides seront tous débarqués pour recevoir, par la bonde, une mèche sulfureuse qu'on y fera solennellement brûler. L'opération faite à bord ne vaudrait rien; les armateurs et le commerce ne seraient point surchargés d'assez de dépenses. Les balles de coton seront toutes débarquées, éventrées, étalées à l'air purifiant du lazaret espagnol, et ce n'est qu'à ce prix qu'elles seront admises. Mais, comment refaire des balles pressées, une fois défaites? Peu importe, le règlement est là. Pour les balles de papier pressées, ce sera bien autre chose. Le règlement exigera non seulement que les balles soient défaites; mais chaque feuille de papier sera déployée et spécialement désinfectée. Il faudra un siècle pour opérer sur un chargement de cette nature. Le règlement reste inflexible. Rien ne saurait mieux démontrer combien ces règlements sont absurdes et vexatoires, que l'épopée de la *Junon*.

Ce navire, de la compagnie marseillaise Fraissinet, parti de Marseille le 22 juillet, était à Mahon le lendemain. Son capitaine se présentait à l'autorité sani-

taire et entrait en quarantaine pour une période de dix jours. L'autorité exigea d'abord la mise à terre et la désinfection de quelques centaines de fûts vides. On loua donc une chaloupe et les fûts furent mis à terre, non sans difficulté et sans accidents. L'autorité demanda le débarquement de tous les colis pouvant contenir des tissus, pour qu'il soit procédé à leur aération ou à leur fumigation. Il fallait bouleverser tout le chargement : l'exigence était grande; on s'y soumit. Pendant qu'on opérait ce travail, un délégué de l'autorité centrale était arrivé de Madrid, et cette fois ce fut bien autre chose. Dans le chargement, on comptait 1500 balles de coton, balles pressées, à destination de Barcelone. Le 26 juillet, on signifia au capitaine qu'il devrait débarquer les 1500 balles de coton dans les hangars de la quarantaine, lesquels sont situés à plus de 1500 mètres du rivage et fort peu accessibles. Le capitaine se plaignit de n'avoir reçu, trois jours durant, aucun ordre semblable à celui qui lui était signifié; il s'en plaignit avec d'autant plus de raison qu'on lui annonçait en même temps que les dix jours de quarantaine ne commenceraient à courir qu'après déchargement de la dernière balle de coton. Mais, comme il avait ordre de ses armateurs de consentir au débarquement, il mit à terre une partie de ses cotons, et cela à très grands frais. La seule faveur qu'il obtint fut de pouvoir amarrer la *Junon* près du quai situé en face des hangars de la quarantaine. L'opération durait depuis deux jours, quand une exigence nouvelle se produisit. Cette fois, le debarquement ne suffisait pas; il fallait, en outre, éventrer toutes les balles de coton, étaler la marchan-

dise, la diviser à la fourche, puis on la réemballerait. C'en était trop, car à Mahon il n'y a aucun moyen d'emballer des cotons, et quand des balles pressées sont éventrées, leur remise en balles est totalement impossible, faute d'ouvriers, faute d'installations, faute d'outillage, faute de place dans les hangars. Le 29, les prescriptions de l'autorité sanitaire étaient encore modifiées. Réembarquez vos cotons, dit-on au capitaine de la *Junon*; vous ne serez jamais admis en libre pratique, avec un chargement de coton, dans aucun port d'Espagne. Sur cet ordre on recommença la manutention en sens inverse et les cotons débarqués les jours précédents reprirent la route du bord.

Est-ce là tout? Non. Le 30 juillet, le délégué sanitaire de Madrid, sur un télégramme reçu de la capitale, prescrivait de débarquer de nouveau, ce à quoi le capitaine consentit, mais en s'opposant à l'ouverture des balles. On débarqua encore le 31 juillet. Le 1[er] août, comme on entendait encore exiger que les balles de coton fussent ouvertes et manipulées, de façon qu'on n'aurait pas pu les refaire, le capitaine de la *Junon* réclama une expertise établissant que pareille opération était irréalisable, et, sur sa demande, quatre officiers de la marine marchande espagnole ont conclu, à l'unanimité, que si l'on éventrait des balles de coton pressées, on ne pourrait les represser, par cette bonne raison qu'il n'existait pas de presse de coton à Mahon. On ne pourrait les réemballer, parce que la profession d'emballeur n'existait pas non plus; parce que, enfin, si l'on refaisait tant bien que mal un emballage quelconque, jamais la *Junon* n'aurait

pu reprendre son chargement, et que les balles non pressées auraient nécessité l'emploi d'un cube quadruple du cube occupé par les balles pressées. Les experts disaient textuellement dans leur rapport : « Il faudrait, pour recharger les balles et les transporter, quatre navires du tonnage de la *Junon* ».

Pendant ce temps, nouvel ordre de Madrid : il prescrivait de réembarquer les cotons mis à terre et signifiait que la *Junon* ne serait pas admise à Barcelone avec du coton à bord. Le capitaine protesta; le vice-consul de France l'assista autant qu'il était en son pouvoir. Mais toutes les démarches furent inutiles. Les cotons débarqués durent être retournés à bord et le navire est revenu à Marseille, où il est entré le 3 avril, rapportant la preuve officielle de tous les faits que nous venons de résumer.

Au risque de paraître accumuler trop de faits, nous en citerons un dernier qui concerne le Brésil.

Pendant que les autorités brésiliennes en France refusaient d'expédier des voiliers, le pouvoir central admettait à Rio-Janeiro, après une simple quarantaine de douze jours, le vapeur italien *Nord-America*, repoussé de la Plata, et ayant à son bord 1400 passagers émigrants. Ceci se passait vers le 25 novembre. Cependant, le 9 décembre, le paquebot *Gironde*, appartenant aux Messageries, était repoussé à l'entrée de Rio, bien qu'il eût été décidé, le 5, au conseil des ministres, que ce navire serait admis.

Il est vrai que, comme on avait oublié de communiquer cette décision à l'inspecteur de la santé du port et au commandant de la forteresse, ce dernier s'est borné à recevoir la *Gironde*... à coups de canon!

En définitive, cette véritable piraterie sanitaire, nous ne trouvons pas d'autre mot pour caractériser de pareils agissements, s'est traduite à Marseille du 1er juillet au 30 novembre 1884 par une diminution, comparaison faite avec la période correspondante de 1883, entrées et sorties réunies, de 3233 navires et de 1 347 875 tonneaux. Les deux tiers environ de cette diminution incombent au 3e trimestre, époque où le régime des quarantaines était le plus rigoureusement appliqué. Toutes les branches de commerce ont été aussi maltraitées.

Nous croyons avoir prouvé que le désordre, le mépris complet de tous les intérêts, le dédain de toute notion de simple bon sens ont présidé aux mesures sanitaires, dans tous les pays; que les quarantaines ainsi appliquées constituent un véritable désastre pour les transactions internationales, un déni de justice à l'encontre du commerce, de l'industrie et de l'armement dont les intérêts les plus considérables sont à la merci de l'arbitraire, de l'incohérence et de la versatilité de mesures prises sans contrôle et sans recours possible, sous l'effet de renseignements ou inexacts ou exagérés ou quelquefois même intéressés.

Plus récemment, au moment où la peste sévissait avec intensité dans les Indes, M. le maire de Marseille jugea bon, sans crier gare, de provoquer la prohibition absolue de toutes les provenances des Indes, et le gouvernement eut la faiblesse de se rendre à son désir. M. le maire n'avait oublié qu'une chose, c'est que les navires repoussés de Marseille devaient aller tranquillement à Bordeaux ou au

Havre. Le port de Marseille n'a pas subi pendant moins de deux mois cet étrange traitement.

Cette ville méritait cependant d'être mieux comprise et administrée. Elle ne s'était pas bornée, en effet, à transmettre au pouvoir central par l'intermédiaire des représentants de son commerce certains *desiderata* tendant à l'élaboration de règles sanitaires internationales, réduisant les formalités au minimum utile et soumettant à leur application l'ensemble des pays qui pratiquent le négoce maritime. Elle avait fait une sorte d'examen de conscience et s'était demandé si le développement pris parmi ses habitants par la dernière épidémie cholérique n'avait pas été favorisé par des conditions hygiéniques défectueuses. M. Guérard, ingénieur en chef du service spécial maritime, s'est livré pendant l'épidémie cholérique de 1885 à des observations fort intéressantes. Il a résumé ses conclusions dans une note qu'il a publiée sur ce sujet, et indique dans ces termes le programme des améliorations à réaliser et des travaux à exécuter.

Assainir le port. Exécuter pour cela les réseaux d'égouts projetés et qui sont destinés à porter en mer, en dehors des bassins, toutes les matières provenant des égouts de la ville et qui se déversent aujourd'hui dans le port, au centre de la ville ;

Assainir la ville. Développer le réseau des égouts, l'étendre à toutes les rues, de façon à drainer énergiquement tous les quartiers de la ville, dût-on se borner à l'établissement de simples conduites en poterie dans les rues étroites et de peu de longueur ;

Organiser ces égouts de manière à y introduire la quantité d'eau nécessaire pour entraîner toutes les

matières putrescibles. C'est facile : car Marseille est une des villes les mieux dotées quant à l'alimentation d'eau; elle dispose pour ses besoins domestiques et industriels et pour ses services publics de 701 litres par habitant et par jour;

Interdire tout déversement d'eaux ménagères et autres sur la voie publique;

Réformer le système actuel des vidanges et adopter pour toute la ville un système rationnel;

Renoncer à l'usage des eaux de l'Huveaune pour les besoins domestiques; les utiliser exclusivement pour les services publics;

Améliorer les chaussées et les trottoirs, améliorer le service du balayage, de l'arrosage et du nettoiement des rues;

Enfin, quand la ville sera en mesure de le faire, ouvrir à travers les vieux quartiers quelques grandes artères pour la circulation et le renouvellement de l'air.

Un plan élaboré par M. Cartier, l'habile et dévoué agent-voyer en chef du département et plus complet encore que celui tracé par M. Guérard, a été adopté. Quelle que fût la dépense que devait entraîner l'assainissement de Marseille, on n'hésita pas à engager cette vaste entreprise. Les travaux, mis de suite à exécution, sont aujourd'hui terminés.

Les Marseillais ont eu sans doute à cœur de montrer que, si les populations des ports sont fondées à se plaindre des mesures sanitaires excessives ou mal appliquées, elles ont aussi le devoir non seulement de tout faire pour améliorer leur propre situation hygiénique, mais encore pour empêcher que le germe

déposé chez elles ne s'y développe dans des conditions telles qu'il devienne menaçant pour les régions voisines.

Espérons donc que la dernière conférence de Venise, les accords internationaux qui l'ont suivie ainsi que la généralisation des précautions locales d'assainissement mettront définitivement un terme aux fantaisies sanitaires ruineuses dont nous avons cru devoir donner un tableau complet et véridique.

Dans une des sous-commissions de la Commission extra-parlementaire de la marine, a été soulevée une question des plus importantes, celle de la jauge des navires et de son unification. Certains armateurs étrangers, très ardents dans la défense de leurs intérêts, savent se servir habilement des formules multiples et compliquées que les règlements autorisent à appliquer pour passer du tonnage brut au tonnage net. Lorsque, il y a deux ans, l'Institut des *Naval Architects* est venue tenir à Paris sa première session hors de l'Angleterre, M. Daymard ingénieur des Chantiers de Penhoët, avait eu l'occasion de relever ce que ces règles représentent d'irrationnel et, parfois, de contraire à l'équité; on lui répondit que tout le monde était d'accord pour diminuer les frais des vapeurs et particulièrement des remorqueurs. Mais cette réponse n'était pas satisfaisante d'une façon générale.

Dans le système actuel d'évaluation de tonnage, il y a deux parties bien distinctes : la première consiste dans l'application de la méthode Moorson pour la

mesure du volume intérieur total ; cette méthode échappe à la critique, car Moorson, en faisant substituer pour la mesure des capacités un procédé réellement scientifique et géométrique à des formules empiriques basées seulement sur les trois dimensions principales, a fourni la base d'une équitable législation sur le tonnage.

La seconde partie consiste dans le calcul des déductions à faire pour passer du volume total au tonnage net, et c'est alors qu'interviennent des règles irrationnelles et compliquées qu'on a pendant longtemps interprétées habilement à l'étranger, de façon à produire un notable désavantage pour les armateurs français. Il est vrai que, depuis quelques années, grâce à l'Administration des douanes qui a étudié à fond et scruté la manière d'opérer de nos voisins, on a apporté dans nos procédés de calcul des modifications très utiles ; mais nous n'en considérons pas moins comme indispensable de demander, avec M. Daymard, que les règles concernant les déductions, soient rendues plus simples et plus rationnelles, et que la question soit résolue dans une conférence internationale.

L'honorable M. Pallain, alors directeur général des douanes, a appuyé, du reste, cette proposition.

Dans l'état actuel, nos navires français arrivant aux États-Unis y sont rejaugés, et le résultat de cette jauge nouvelle est tout à fait différent de celui qui résulte de nos papiers de bord. A Anvers, nos navires sont rejaugés; ils le sont également à Hambourg. Comment se fait-il donc que les conventions internationales puissent lier la France aux nations étrangères,

alors qu'elles ne lient pas les nations étrangères avec la France?

Quels que soient les soins apportés par la douane pour sauvegarder nos intérêts, il est à craindre que les textes des traités de navigation ne soient pas assez nets, et c'est pour cela qu'une Conférence internationale s'impose.

La Compagnie universelle du canal de Suez qui se trouve en présence de navires de toutes les nationalités avait besoin, pour la perception des taxes qu'elle prélève, d'uniformiser les méthodes de jaugeage et de faire adopter la même par tous les pays, afin d'éviter de perpétuelles réclamations et des procès. Elle y est parvenue, à la suite d'une conférence internationale qui s'est réunie à Constantinople en 1873.

L'usage traditionnel de toutes les nations maritimes est d'assujettir les navires de commerce à un mesurage dont le résultat, sous le nom générique de tonnage, sert de base à l'application des taxes auxquelles le corps du navire est ou peut être soumis pour quelque cause et en quelque lieu que ce soit.

La fixation du tonnage appartient en tout pays au pouvoir souverain comme un des attributs de l'autorité publique. Réglée à l'origine, dans chaque État, selon les convenances locales, elle a tendu à se dégager des divergences de nation à nation; mais, au fur et à mesure que les échanges maritimes se développaient, les privilèges réservés aux bâtiments nationaux ont fait place à la concurrence internationale.

L'objectif des anciennes règles de tonnage a été d'abord le déplacement, avec unité de poids, qui s'exprimait aussi en volume supposé équivalent pour

déterminer ce qu'un navire pouvait porter ou contenir.

Mais partout l'expérience a démontré l'impossibilité de fixer, d'une manière constante, le port du navire, qui varie nécessairement suivant la nature, la forme et la densité de chacun des éléments concourant à former les cargaisons, et selon les saisons, l'état de la mer et la durée relative des voyages. Il est toujours possible, au contraire, de mesurer exactement la capacité intérieure du navire et d'en déduire, d'une manière pratique, les espaces qui, manifestement, ne peuvent pas être utilisés pour le transport. C'est à cette conclusion qu'ont abouti les diverses ordonnances réglant ce sujet, après beaucoup de tâtonnements et d'études.

Heureusement, malgré la diversité des procédés, on est arrivé à établir une statistique à peu près comparable du tonnage maritime des différentes nations.

Une fois les mêmes règles de jaugeage adoptées partout, la comparaison ne laisse plus rien à désirer, et la navigation peut être partout taxée d'une manière uniforme.

Cette unification du tonnage a pu être réalisée en adoptant une formule qui réunit les trois conditions suivantes :

Mesurer la capacité intérieure du navire avec toute la précision que comporte pratiquement la science géométrique;

Exprimer cette capacité en tonneaux, adoptant pour diviseur commun une unité de jauge qui résume le mieux, pour toutes les marines, les traditions séculaires de l'expérience commune, et qui donne comme quotient une moyenne de toutes les conditions variables dans lesquelles les navires sont employés;

N'admettre pour la détermination du tonnage net qui sert de base à l'application des taxes, aucune déduction qu'à la condition que les espaces déduits ne soient pas employés pour la production du fret, soit en y mettant des passagers, soit en y mettant des marchandises.

Puisque la Compagnie universelle de Suez, à la suite d'une conférence internationale, a pu établir une méthode de jaugeage commune à toutes les nations et qui lui sert de base pour la perception de ses taxes, pourquoi les divers pays ne s'entendraient-ils pas également pour déterminer une méthode unique devant servir à l'assiette de toutes les taxes dont les navires sont frappés à l'entrée et à la sortie de leurs ports respectifs?

Peu de personnes consentent à se rendre compte exactement de la répercussion qu'une législation surannée peut avoir sur les destinées du commerce. Les textes qui existent sont commentés, dans leur lettre, par les jurisconsultes qui ne voient là que matière à gloses. Les tribunaux les appliquent aveuglément, en s'inspirant uniquement de considérations juridiques qui ne correspondent ni à la réalité, ni à l'équité. Tel est le cas pour les clauses des connaissements [1].

Quand un capitaine charge des marchandises, il délivre à l'expéditeur un reçu qu'on appelle connais-

1. Société pour la défense du Commerce de Marseille. — Rapports sur les connaissements.

sement. Ce document indique le nature, la quantité et les marques des objets embarqués, le nom du chargeur, celui du destinataire, le nom du capitaine, la désignation du navire, le lieu du chargement, celui de la destination, ainsi que le prix du fret. L'article 281 du code de commerce ne prévoit ni ne prescrit autre chose.

L'instrument, sous sa forme simple, on peut même ajouter : régulière, se rédige à peu près dans les conditions suivantes ou dans des termes équivalents.

« Je, ... capitaine du navire nommé ... à présent devant ... pour, du premier temps convenable, suivre son voyage, sous la garde de Dieu, jusqu'au devant de la ville de ..., là où sera ma décharge, *déclare avoir reçu* dans mon dit bâtiment et sous le franc tillac d'icelui, de vous M. ... telle et telle marchandise, marquée comme ci-contre, le tout plein, bien conditionné et marqué de la marque ci-contre, promets de livrer en même forme, sauf les périls et fortunes de mer, à M. ... en me payant pour mon fret la somme de ... »

Cette organisation put suffire aux besoins et fonctionna sans soulever de difficultés tant que la marine conserva le caractère familial dont nous avons déjà parlé. Le capitaine était lui-même l'armateur, son proche parent, son allié ou son associé. Le côté technique et la partie commerciale de l'art nautique étaient intimement confondus, si bien que les chargeurs avaient devant eux un garant unique des bonnes conditions du transport, répondant solvable, possesseur d'un capital apparent.

Quand surgit l'application de la vapeur à la marine de commerce, quand furent créées de grandes compa-

gnies, exploitant seules des lignes importantes et fréquentées, desservant des centres, des pays commerciaux de premier ordre, les opérations se multiplièrent avec une rapidité et une intensité telles que le vieux connaissement parut insuffisant aux armateurs. Ils se préoccupèrent d'y introduire des clauses destinées à leur assurer certaines facilités et à les sauvegarder de certaines responsabilités.

D'abord, il s'agit de la rupture des objets fragiles, du coulage des liquides, du poids, du contenu, de la mesure et de la valeur des colis. Puis, la concurrence apparut, devint chaque jour plus menaçante, amena la baisse des frets et imposa la réduction des frais généraux. A cela le connaissement devait servir : les armateurs anglais se chargèrent de l'adapter à sa nouvelle fonction. Telle est l'origine de l'*Eastern Trade Bill of Lading*, presque universellement pratiqué aujourd'hui.

Voici plusieurs modèles de rédaction qui en sont inspirés.

« Jet à la mer, baraterie, dommages, erreurs de jugement, tous actes, négligences ou fautes quelconques des pilotes, capitaine ou de l'équipage dans l'administration (management) ou la conduite du navire sont exceptés. »

« Jet à la mer, rivière et canal, navigation de quelque nature ou de quelque espèce que ce soit, et que ces périls causés aux choses arrivent ou non de tous actes, négligence, défaut, erreur de jugement quelconque des pilotes, capitaine, mécanicien ou équipage dans la navigation, ou l'administration du navire, ou de tous autres navires appartenant à la

Compagnie, arrimeurs, employés ou agents de l'armateur ou toutes personnes pour la conduite desquelles l'armateur serait autrement responsable... sont exceptées. »

« La Compagnie ne répond pas des barateries, fautes ou négligences des capitaines, pilotes, marins, mécaniciens, chauffeurs et de toutes autres personnes embarquées à quelque titre que ce soit, que ces fautes ou négligences interviennent pendant la navigation ou dans les ports, dans la direction ou la manœuvre et la conduite du navire ou dans l'exploitation commerciale. »

Avec ces formules, l'irresponsabilité est presque complète. Les chargeurs ont en vain protesté, intenté des procès aux armateurs, ceux-ci ont définitivement triomphé. La Cour de cassation leur a, en dernière analyse, donné gain de cause, en jugeant que les clauses d'irresponsabilité n'avaient rien de contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs, qu'ayant été librement consenties, elles font la loi des parties.

Cette théorie nous paraît des plus contestables. Quelle que soit notre déférence pour les arrêts de la Cour suprême, nous nous refusons à admettre d'abord que les armateurs puissent se dégager de la responsabilité qui leur incombe du fait de leurs agents, ensuite que le connaissement soit un contrat ordinaire, conclu dans les conditions habituelles à la formation des conventions de droit commun.

Sur le premier point, il suffit de se référer aux articles 1382, 1384 du code civil et 216 et 221 du code de commerce. Chaque employeur peut être mis en cause non seulement pour ses propres fautes, mais

encore à raison des actes de ceux qui sont à leur service, à quelque titre que ce soit. Comment peut-on reconnaître aux armateurs le droit de répudier toute responsabilité du chef du capitaine, des préposés, des ouvriers qui travaillent pour son compte, lesquels pourraient, dès lors, altérer, diminuer ou faire disparaître impunément une marchandise qu'on lui a confiée et pour le transport et la remise en bon état de laquelle on paie la rémunération appelée fret?

Si ces clauses paraissent réellement gênantes aux chargeurs, répondent les juristes, ils n'ont qu'à ne pas les accepter; qu'ils en exigent la radiation ou se refusent à les signer. C'est là qu'apparaît la seconde considération que nous avons cru devoir invoquer : le connaissement n'est pas un contrat ordinaire; il comporte des règles spéciales. En réalité, c'est un reçu, pas autre chose. Il ne doit pas faire la loi des transports; il n'en est que la constatation. L'article 281 du code de commerce ne lui donne pas une autre portée.

Envisageons, d'autre part, la question économiquement et pratiquement. Voyons ce qui se passe entre l'armateur et le chargeur. Ce dernier qui, entendons-nous bien, est le plus souvent un modeste négociant, tenu à éviter les frais superflus, les délais et retards, les dépenses de procédure et le coût ruineux de procès, qui doit faire travailler au plus vite et au mieux le modeste capital dont il dispose, ce chargeur se présente au guichet d'une grande compagnie subventionnée, la seule qui desserve la direction sur laquelle il veut expédier certaine marchandise. On lui donne à signer un connaissement imprimé en petits

caractères, énumérant dans un texte compact et difficilement analysable, le fouillis des clauses d'irresponsabilité stipulées par le transporteur pour sa propre garantie. Va-t-il refuser de souscrire, garder son colis et renoncer à l'opération dont il attend un bénéfice, dont la répétition est la condition même de l'exercice de son négoce? Non, il subira les exigences qu'il ne peut écarter. Se retournerait-il d'ailleurs vers une autre entreprise française ou étrangère, il se heurterait au même obstacle. Un seul remède s'offrirait à ce mal, mille fois pis que le mal lui-même : la grève des chargeurs, l'arrêt complet du commerce maritime, la ruine de ceux qu'il fait vivre. Et encore est-elle concevable la coalition des éléments disparates, multiples, divers, changeants, infiniment divisés, qui contribuent à alimenter la marine marchande? La pensée même se refuse à l'imaginer; tandis que l'entente des armateurs, bien connus, peu nombreux, puissants, soucieux de leurs intérêts, n'est pas seulement des plus faciles à supposer ou prévoir : elle existe. Donc ce contrat, que l'on prétend libre, soumet l'une des parties à une obligation unique, précise, absolue, le paiement du fret; l'autre, il la soustrait à toutes les responsabilités et l'autorise à refuser les garanties de droit commun, celles-là même qui ont été expressément instituées et sanctionnées par le code civil.

Ainsi, au risque de mer vient s'ajouter celui que peuvent faire naître la mauvaise gestion commerciale de l'armateur, la négligence des agents qu'il emploie. Car le capitaine tend de plus en plus à s'isoler dans le rôle d'officier chargé de la conduite du navire et du maintien du bon ordre. Les opérations d'embarque-

ment, arrimage et débarquement, sont confiées à d'autres personnes, qu'il laisse faire ou n'a pas à contrôler. Son contrôle, du reste, en ce qui concerne la sécurité, ne serait qu'illusoire : n'est-il pas à la merci de l'armateur, lequel pourrait le remercier, au cas où il se permettrait quelques réflexions ou oserait soulever des difficultés?

Ce risque complémentaire d'une nature particulière, impossible à définir ou à chiffrer, bien peu de compagnies d'assurances consentiraient à l'assumer, sans compter qu'il serait singulièrement peu moral de donner ainsi une prime non plus à la force majeure, mais à la négligence et à la mauvaise foi. Ce seraient enfin des frais nouveaux mis indûment à la charge des négociants et auxquels ceux-ci seraient aussi peu disposés à souscrire qu'ils accepteraient volontiers une augmentation du prix du fret en échange de la suppression de la clause d'irresponsabilité.

A l'appui de ces considérations d'ordre pratique nous sommes heureux de pouvoir citer le témoignage d'un jurisconsulte et d'un écrivain éminent. Dans un rapport présenté à l'Académie des sciences morales et politiques, dont il fait partie, M. Desjardins, avocat général à la Cour de cassation, s'exprimait ainsi :

« D'après une jurisprudence qui prévaut en France comme en Angleterre, mais que la Cour suprême des États-Unis a proscrite et qui ne saurait, en effet, trop énergiquement être répudiée, l'armateur peut s'exonérer, par une clause insérée dans le connaissement, de toute faute ou négligence commise, soit dans l'administration, soit dans la conduite du navire;

Cette jurisprudence est, à notre avis, en contradiction avec la loi française ; en outre, elle sacrifie à l'excès les intérêts des chargeurs. Les grandes compagnies de navigation monopolisant un certain nombre de transports imposent la clause léonine : il faut la subir ou s'abstenir de charger. »

La question est donc des plus sérieuses. Elle a été d'ailleurs agitée maintes fois. Depuis 1882, plusieurs conférences ou congrès se sont réunis à Liverpool, Hambourg, Anvers, Bruxelles, Gênes et Londres, dans lesquelles elle a été discutée. Les armateurs y ont joué un rôle prépondérant dont les délibérations se sont profondément ressenties.

Mais, indépendamment d'une entente internationale qui serait certainement fort désirable, il serait possible et urgent de modifier notre législation sur ce point. Le bon vouloir des armateurs ne sera jamais acquis à une réforme qui mettrait un terme à la situation abusivement favorable dont ils jouissent. Il faut donc la leur imposer. Sans doute, ils se plaindraient d'être placés vis-à-vis de leurs concurrents étrangers dans des conditions plus mauvaises encore, et considéreraient cette mesure comme le coup de grâce. Nous ne partageons pas cette appréhension. D'une part, en effet, l'interdiction des clauses d'irresponsabilité ne les atteindrait pas seuls, elle s'appliquerait également à toutes les opérations de transport accomplies en France par des étrangers. Puis, la preuve qu'un pays peut prendre pareille initiative sans se soucier d'être suivi par les autres et sans redouter une infériorité quelconque, c'est que les États-Unis n'ont pas craint d'édicter dans la loi fédé-

rale du 13 février 1893 que : « L'armateur n'est pas responsable des fautes nautiques du capitaine, mais il demeure responsable, nonobstant toute stipulation contraire, des fautes commises par le capitaine comme agent commercial et des fautes se rattachant à l'état du navire au moment du départ ».

D'un autre côté, les Allemands sont tout disposés à entrer dans la même voie, ainsi qu'en témoigne le texte, ci-dessous, de quelques-unes des règles de connaissements de vapeur approuvées par les chambres de commerce de Hambourg et de Brême.

Art. I. — Les armateurs sont responsables de ce que le navire soit proprement équipé, armé, approvisionné et ait un équipage suffisant et soit sous tous les rapports en état de prendre la mer et capable d'accomplir le voyage auquel il est destiné; ils sont aussi responsables des fautes et négligences de leurs employés dans toutes les matières relatives au bon arrimage, à la garde, au soin et à la livraison des marchandises. Toutes les clauses et conditions ayant l'effet contraire seront nulles, vaines et de nul effet devant la loi.

Art. II. — Les armateurs ne répondent pas des périls de la mer, incendie, ennemis, pirates, voleurs armés, baraterie (non compris le vol ordinaire), arrêt et restriction de princes, gouvernement de nations et ne répondent pas pour avaries et pertes par collisions, échouement et tous les autres accidents de navigation, quand bien même le dommage ou la perte en résultant puisse être attribué à quelque acte à tort, faute, négligence, ou erreur de jugement du pilote, capitaine, matelots ou autres employés de l'armateur; non plus pour les dommages ou pertes résultant de l'explosion ou rupture de chaudières ou tuyaux, ruptures d'arbres ou autre défaut latent dans la coque ou la machine (ne résultant pas dans aucun cas d'impropreté à prendre la mer, ni de manque de soins de l'armateur ou de la direction), ni pour déla-

brement, putréfaction, rétrécissement, coulage, rupture, buée, changement de nature, vermine, rouille, avarie de pays ou toute autre avarie résultant de la nature des marchandises embarquées ou d'une défectuosité de l'emballage qui ne pourrait être vue extérieurement, ou par contact avec ou évaporation d'autres marchandises; ni pour erreurs causées par inexactitude, oblitération ou absence de marques, numéros, adresses ou descriptions de marchandises embarquées.

Art. IV. — Les marques de qualité, s'il y en a, doivent être de mêmes dimensions et contiguës aux marques principales; et, si elles sont insérées dans les billets de bord acceptés par le second, le capitaine est obligé de signer les connaissements en conformité.

Art. VIII. — Si un reçu a été donné pour les marchandises sur quai ou sur allèges, ces marchandises seront considérées comme prises à bord en ce qui concerne la responsabilité du navire.

Art. XI. — Le plein fret est dû sur les marchandises avariées et sur les marchandises diminuées de poids par suite de coulage. Aucun fret n'est dû sur l'augmentation de poids résultant d'eau de mer.

Art. XIV. — Dans le cas de réclamation pour non-livraison de marchandises au port de destination, le prix sera le prix du marché au port de destination le jour de l'entrée en douane du navire, moins le fret et les frais.

Art. XV. — Poids, mesure, qualité, contenu et valeur, bien que mentionnés sur le connaissement, seront considérés comme inconnus au capitaine, à moins qu'il soit expressément reconnu et convenu du contraire, la simple signature ne devant pas être considérée comme une telle reconnaissance.

Nous pouvons conclure qu'il est possible d'établir une distinction rationnelle et équitable entre les fautes dont l'armateur doit ou ne doit pas répondre.

Il ne doit pas répondre des fautes nautiques du capitaine et de l'équipage, même si ces fautes proviennent d'une erreur ou d'une négligence. On ne

peut, en effet, que les assimiler au cas de force majeure, le capitaine ne devant pas être considéré comme les ayant commises volontairement ou l'armateur comme en ayant profité.

Mais, pour remédier aux abus qui se produisent une loi est indispensable. Elle se réduirait d'ailleurs à un article unique, qu'il conviendrait d'ajouter à l'article 284 du code de commerce.

Doivent être considérées comme nulles et non avenues toutes les clauses énoncées dans un connaissement, une charte-partie ou toute autre convention qui tiendraient à diminuer ou à détruire les obligations résultant, pour les armateurs ou propriétaires, du principe du contrat de transport qui consiste à délivrer les marchandises dans l'état où le transporteur les a reçues, sauf les cas fortuits ou de force majeure.

Ou encore on pourrait, soit s'inspirer des règles des connaissements de Brême et Hambourg, soit adopter le texte suivant, plus compréhensif que le précédent :

Sous peine d'une amende de... il est interdit à tout armateur, agent ou capitaine de navire français ou étranger dans tous les ports de France et des colonies françaises de stipuler dans un connaissement, contrairement aux articles 216 et 221 du code de commerce, l'irresponsabilité des armateurs pour les fautes (excepté les fautes nautiques) du capitaine et autres agents. Ces stipulations seront, en outre, nulles et non avenues lorsqu'elles se trouveront dans des connaissements créés à l'étranger en destination des ports français ou des colonies françaises.

Nous devons constater, d'ailleurs, qu'un projet de loi a été déposé qui donne en partie satisfaction aux

désirs que nous avons formulés. Ce n'est pas ici le lieu d'entrer dans un examen détaillé et dans une discussion complète de ses dispositions. Nous devons nous borner à souhaiter qu'il soit adopté le plus tôt possible afin que deviennent réalisables sans retard les sérieux progrès dont il contient le germe.

Ainsi que l'écrivait M. de Courcy, le droit maritime est essentiellement cosmopolite.

Actuellement les intérêts engagés dans les opérations du commerce de mer, ceux des armateurs, comme ceux des chargeurs ou des assureurs, sont exposés à être régis par une multitude de lois différentes, suivant que les hasards ou les risques de la navigation auront conduit un navire dans tel ou tel port, ou suivant que les règles variables de la procédure auront permis d'engager l'action devant telle ou telle juridiction.

De là l'incertitude inévitable des procès, les contrariétés de décisions, les dénis de justice.

Les discussions auxquelles ont donné lieu les Congrès réunis à Anvers en 1885, à Bruxelles en 1888, à Washington en 1889, à Liverpool en 1890, à Gênes en 1892, ont permis d'apprécier à quel point ce désir d'unification correspondait aux exigences du commerce maritime moderne.

Ce vœu, depuis longtemps formulé dans le monde maritime de tous les pays, a été entendu par des hommes éminents et particulièrement qualifiés pour travailler avec chance de succès à l'unification du droit maritime.

Ils ont décidé de placer à la tête de tous les intéressés qui voudront bien s'unir à eux, un comité maritime international et de créer dans chaque pays un centre d'action qui groupera, avec des jurisconsultes distingués, des négociants, des assureurs, des armateurs, etc. La première partie de l'œuvre est aujourd'hui accomplie : le *Comité maritime international* existe, comprenant des représentants de toutes les nations.

Ces groupes nationaux une fois formés, le Comité international rédigera, successivement et par périodes, le programme des travaux; les différents points de ce progamme seront soumis aux associations nationales qui prépareront leur examen par la réunion de tous les documents nécessaires.

Ces documents comprendront notamment : des études sommaires sur le droit positif réglant actuellement, dans les différents pays, la matière en discussion ; des tableaux comparatifs exposant les contradictions entre ces législations ; des enquêtes et des rapports sur les avantages et les inconvénients des différents systèmes ; des exposés des résultats obtenus par les principes préconisés comme règles universelles, là où ils font partie déjà de la législation existante.

Déjà, l'*Association belge pour l'unification maritime* a inauguré ses travaux, dans une séance solennelle tenue à Anvers, sous la présidence de M. Beernaert, ministre d'État, président de la Chambre des représentants de Belgique. Dans le discours d'ouverture, M. Beernaert a fait l'historique de cette question de l'unification du droit maritime qui lui tient à cœur, car il en a été un des promoteurs les plus autorisés.

« Il y a bientôt vingt-cinq ans, a-t-il dit, je m'occupais avec ardeur des conventions internationales qui règlent les transports et, hier, au congrès de Pesth, j'étais parmi ceux qui cherchent à généraliser et à régler la pratique de l'arbitrage entre les nations.

« C'est vous dire que j'ai salué avec bonheur la constitution du Comité maritime international en vue de l'unification du droit maritime.

« Et dans cette séance inaugurale, c'est avec fierté que je prends la parole en son nom. Il s'agit cette fois, messieurs, de la poursuite d'un progrès dont j'ai depuis longtemps signalé l'importance et qui ne peut être nulle part mieux apprécié que dans cette grande cité commerciale : l'unification de la législation des choses de la mer.

« La question n'est pas neuve, et ici même je l'ai traitée il y a douze ans. C'était en 1884, au moment où je rentrais au ministère. La Belgique avait joué un rôle important dans la négociation des conventions internationales relatives aux transports par chemins de fer, et ce n'est pas étonnant, puisqu'elle avait eu l'avantage d'être représentée, à cette occasion notamment, par M. Le Jeune.

« D'autres conventions internationales avaient réglé les rapports des postes, des télégraphes, le système métrique des poids et mesures.

« En ce qui concerne le droit maritime, d'intéressantes tentatives avaient été faites dans le même esprit au cours des dernières années, et elles n'étaient pas sans avoir produit d'utiles résultats. Dès 1864, la France et l'Angleterre avaient introduit un Code international des signaux, grâce auquel il existe sur la mer

une langue muette disposant de milliers de combinaisons et que tous comprennent.

« Il y a entente internationale sur les feux et sur les routes maritimes dont il convient de ne pas s'écarter. Les navires de toutes les nations s'éclairent la nuit de la même manière, ils font par les temps de brume les mêmes signaux et recourent, pour s'éviter, aux mêmes manœuvres.

« Plus récemment, la chambre de commerce de Liverpool avait discuté un projet de loi international sur les affrètements. La grande Association anglaise pour la réforme et la codification des lois internationales avait étudié et préparé d'autres projets de détail. On avait rédigé, quant aux avaries grosses, ces règles d'York et d'Anvers, qui sont aujourd'hui généralement adoptées et auxquelles les noms de plusieurs des vôtres, et notamment ceux de MM. Engels et Van Peborgh demeureront attachés.

« Il me parut que le moment était venu de tenter un effort plus considérable. Et, à l'occasion de votre exposition de 1885, j'eus l'honneur de proposer au roi la convocation, à Anvers, d'un congrès pour l'unification du droit commercial et plus spécialement de celles des parties de ce droit qui ont nécessairement un caractère international. Je signalai comme premiers objets d'étude le contrat de transport en général, la lettre de change et le droit maritime. »

Tel est le point de départ de l'agitation qui se fait aujourd'hui autour de l'unification du droit maritime. Cette agitation répond à un besoin trop réel et trop universel pour ne pas aboutir à des résultats précis dans un avenir prochain.

Sur l'initiative de M. Autran, avocat au barreau de Marseille et directeur de la *Revue*, si appréciée, *du droit maritime*, le groupe français s'est organisé sous le nom d'*Association française du droit maritime* et a tenu son assemblée constitutive le 2 juin 1896, sous la présidence de M. Darlan, garde des sceaux.

Après avoir constitué son bureau et déterminé ses statuts, la nouvelle association a examiné un avant-projet de loi sur les abordages, dû à M. Autran, question qui, avec la responsabilité civile du propriétaire du navire, a été le principal sujet des études du Comité maritime international, qui a eu une session le 7 juin 1896 à Bruxelles.

On n'aboutira certainement pas à une solution sans tâtonnements, mais il résulte des discussions qui ont eu lieu au sein du Comité maritime international que toutes les nations, en cas de fautes communes et de fautes inégales, tendent à se rapprocher peu à peu, pour la répartition des dommages, du système proportionnel suivi en France et en Belgique[1].

Enfin, une conférence internationale de droit maritime vient de s'ouvrir à Anvers. Outre la Belgique, l'Angleterre, l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, la Suède et le Danemark y sont représentés. Voici le nom des délégués de la France : MM. Lyon-Caen, professeur à la Faculté de droit de Paris; Autran, avocat à Marseille; Clunet, avocat à Paris, de Valroger, Musnier et Verneaux.

La présidence a été décernée à M. Beernaert et

1. Voir le numéro de juillet 1897 de la *Revue politique et parlementaire*, p. 126 : « Les récents efforts en vue de l'unification du droit maritime », par R. Verneaux.

M. Lyon-Caen a été désigné comme vice-président pour la France.

Chacun des rapporteurs des associations nationales a fait ensuite son exposé sur l'état des travaux, et tous se sont prononcés en faveur de l'unification du droit maritime.

Parmi les questions dont la conférence a entrepris l'étude, figure celle de l'abordage.

Ainsi le mouvement est lancé. Nul doute qu'il aboutisse prochainement aux meilleurs résultats, et le moment ne paraît pas trop éloigné où les lois maritimes des principales nations deviendront concordantes.

CHAPITRE IX

Conclusions.

Moyens de rendre notre marine plus prospère. — Rôle du Gouvernement et du Parlement en cette matière. — Réglementation excessive imposée à nos armateurs. — Visite des navires.

Cadres de la marine marchande. — Recrutement et avenir des anciens états-majors sur les navires à voiles. — Influence de l'apparition de la navigation à vapeur à ces deux points de vue. — Concurrence victorieuse des officiers de l'armée de mer. — Initiative de la Chambre de commerce de Marseille. — Création d'une école spéciale. — Mesures prises pour assurer une instruction pratique et professionnelle aux élèves diplômés. — Nécessité de les compléter.

La marine marchande aux colonies. — Composition des équipages. — Alternative à laquelle aboutit le régime actuel. — Desiderata exprimés par la Chambre de commerce de Saïgon. — Vœu de la commission des armements du conseil supérieur. — Prime à la navigation. — Nécessité de modifier le décret du 25 juillet 1893. — Francisation. — Doctrine de l'administration de la marine. — Imperfections et résultats d'un pareil régime — Délivrance du brevet de mécanicien de première classe dans les colonies. — Nécessité d'un recrutement régional.

Résumé. — Au point de vue colonial. — Au point de vue général. — Judicieuses réflexions de M. Marcel Schwob sur l'importance de la méthode.

Est-il possible de rendre à notre marine marchande un peu de sa prospérité première, ou tout au moins de la soutenir dans sa lutte contre la concurrence de

l'étranger? Oui, assurément, et si les pouvoirs publics veulent bien écouter ses doléances et les satisfaire, il n'est pas de doute que nous n'arrivions à sortir d'embarras. Nous n'avons pas à répéter de quelle capitale importance est pour une nation la possession d'une puissante flotte marchande; notre pays est profondément intéressé à ce que les vestiges de notre ancienne splendeur maritime ne disparaissent pas; il appartient au Gouvernement et au Parlement de la ranimer et de lui donner un nouvel éclat.

Leur action en ce sens s'est manifestée de deux manières : par l'établissement de primes à la construction et à la navigation, par l'extension de ladite prime au cabotage international et par l'octroi de subventions aux lignes postales. En ce qui concerne le premier point, nous avons déjà signalé la défectuosité d'une des parties de ce régime, celle qui vise le cas des bateaux naviguant sous pavillon français, mais construits à l'étranger.

Nous ne croyons pas toutefois qu'il suffise pour relever notre marine marchande de réformer la loi de 1893. Il est indispensable de refondre l'ensemble de la législation qui régit actuellement la matière. Cette organisation surannée impose à l'armement français des charges qui le placent dans un état d'infériorité manifeste vis-à-vis des marines concurrentes et il ne serait possible de rétablir l'équilibre, en la conservant, qu'au prix d'un relèvement considérable des primes et des subventions. Or notre situation budgétaire ne saurait comporter un pareil effort.

Si nous pouvions aborder l'étude des règlements

multiples qui gravitent autour de la loi sur la marine marchande, nous ferions toucher du doigt que l'on impose à nos armateurs toute une série de formalités qui ne servent qu'à augmenter leurs charges. Nous nous bornerons à citer le règlement concernant *la visite des navires par les officiers visiteurs*, parce qu'il a donné lieu à des réclamations récentes auprès de MM. les Ministres du Commerce et de la Marine.

Ce règlement prescrit qu'un navire affecté à une navigation de cabotage doit subir la visite de sa coque et de son armement lorsqu'il abandonne cette navigation pour celle de long cours. Une pareille mesure est logique, cette dernière navigation présentant plus de difficultés et nécessitant un armement plus complet que la première.

Mais, n'est-il pas vraiment excessif et tout à fait anormal d'exiger que la visite dont il s'agit soit également subie par un navire passant de la navigation au long cours à celle du cabotage?

Il est incontestable qu'un vapeur muni des apparaux nécessaires pour effectuer des voyages de long cours au delà des caps, se trouve plus que suffisamment armé pour une navigation dans les mers d'Europe, et il est vraiment anormal de voir un navire arrivant de la Plata à Marseille, obligé de subir une visite pour relever à destination de Cette, alors qu'il pourrait repartir pour New-York sans y être soumis.

Il serait oiseux d'insister davantage sur une disposition aussi peu justifiée et sur l'inutilité de cette mesure qui entraîne pour l'armement des frais considérables dont il serait facile de l'exonérer.

Si le régime auquel sont soumis les inscrits maritimes [1] est, comme nous l'avons vu, fixe et bien défini, il n'en est pas de même de la situation faite aux cadres de notre marine marchande, c'est-à-dire à ses officiers ou capitaines au long cours.

A ce point de vue encore les transformations capitales qui se sont produites dans le commerce d'outre-mer et dans l'outillage maritime ont eu une répercussion profonde à laquelle il n'a pas encore été remédié de façon suffisante.

Autrefois, du temps de la navigation à voiles, les capitaines au long cours se recrutaient facilement et en grand nombre. Il leur était aisé de trouver un commandement et d'y atteindre de bonne heure. Avant d'arriver à ce résultat, que tous poursuivaient et auquel presque tous étaient certains d'arriver, ils avaient le plus souvent servi en sous-ordre dans les grandes maisons d'armement et, avant d'être seconds, ils avaient été soit simples novices vivant au poste des matelots, soit encore pilotins. Le pilotin vivait à côté des officiers, à la table du capitaine. Il pouvait profiter de l'expérience, des conseils des officiers qu'il secondait pendant leur service de quart, qu'il suppléait même, quand son stage et ses aptitudes paraissaient le comporter.

Les états-majors des anciens navires à voiles étaient, somme toute, assez bien traités. D'après M. E. Prève, un capitaine au long cours, pourvu d'un commandement, gagnait de 5 à 8000 francs par an. Mais sa situation augmentait rapidement s'il pouvait prendre

1. Voir aux Annexes le titre IV de la loi du 26 décembre 1896, sur l'inscription maritime. — État spécial des inscrits.

un intérêt sur un navire ou s'il trouvait à gérer une cargaison [1].

C'était alors un horizon nouveau qui s'ouvrait et un assez grand nombre d'officiers ont ainsi acquis une petite fortune qui leur a permis de se retirer de la navigation d'assez bonne heure. Quelques-uns ont même réussi à devenir armateurs à leur tour.

Sensiblement moins bonne était la condition du second ou du pilotin. Mais ils étaient soutenus par l'espérance d'arriver à un commandement et d'être ainsi dédommagés de ce que pouvaient avoir d'ingrat les débuts ou l'apprentissage de la carrière.

Quand apparut la navigation à vapeur, un double phénomène se produisit qui amena une pléthore parmi les officiers de la marine militaire et compromit le recrutement et la situation des officiers de la marine marchande. Les unités de combat, si elles augmentèrent comme importance, diminuèrent sensiblement comme nombre, et les cadres de l'armée de mer furent conduits à rechercher ailleurs un débouché d'un plus grand avenir et d'une plus large rémunération. L'occasion leur en fut fournie par la création des compagnies de navigation à vapeur qui se montrèrent très exigeantes au point de vue du commandement de leurs paquebots et offrirent aux officiers de la marine militaire des contrats avantageux, tandis que l'administration de la marine consentait de son côté à les mettre hors cadres en leur

1. Notice sur les cours de navigation ouverts à l'école supérieure de commerce de Marseille. — Marseille, Barlatier et Barthelet, 1893.

conservant leurs droits d'activité et d'avancement. Du coup, les capitaines au long cours se trouvèrent relégués au second plan; ils ne purent servir qu'en sous-ordre et perdirent toute chance d'arriver rapidement au commandement. D'autre part, peu préparés aux conditions nouvelles de la navigation, ils ne cherchèrent peut-être pas suffisamment à réagir contre ce défaut d'initiation. En même temps, le nombre des armateurs allait en décroissant, au fur et à mesure que les transports devenaient plus rapides et s'opéraient sur des navires dont les dimensions et le prix ne cessaient d'augmenter.

Pour notre part, nous ne saurions trop réagir contre l'espèce de défaveur qui paraît s'attacher à la noble profession de capitaine au long cours. Nous apercevons, dans les qualités qu'elle comporte, initiative, courage, décision, sentiment de la responsabilité, de quoi tenter les plus entreprenants et les plus impatients de nos jeunes hommes. Un fils de famille aventureux ou même simplement désireux de se soustraire à la banalité de la vie courante, serait certain de trouver dans cette occupation de quoi exercer largement son intelligence et donner satisfaction à ses instincts les plus élevés.

Quoi qu'il en soit, la bienfaisante réaction que nous souhaitons contre la déformation actuelle de l'opinion sur ce point ne s'est pas encore produite et les conséquences de cet état de choses n'ont pas tardé à se manifester. Le nombre des candidats au brevet de capitaine au long cours a faibli chaque année et l'on a pu croire que cette institution allait disparaître. Il devait appartenir à l'initiative privée de

rechercher une solution, de la trouver, et de la faire telle que l'on ait songé à la généraliser.

La Chambre de commerce de Marseille a annexé à l'Ecole supérieure de commerce qui fonctionne sous son patronage une section de la marine marchande destinée à donner une instruction solide, théorique et pratique, sur toutes les connaissances se rattachant à la marine marchande, aux jeunes gens qui aspirent au grade de capitaine de la marine marchande, et à faciliter leur embarquement dans des conditions normales pour l'accomplissement des 60 mois de navigation exigés pour l'obtention de ce dernier grade [1].

1. *Durée et division des études* : — 1° *Année préparatoire.* La durée des études est d'un an pour les cours préparatoires. Les études de cette année mettent les élèves à même de subir, avec succès, les épreuves du concours d'entrée et de suivre d'une manière profitable les deux années de cours normaux. Elles comprennent les sciences mathématiques, la chimie, la physique, la mécanique, la géométrie et la trigonométrie, en vue de leurs applications dans la marine, l'étude des langues française et anglaise, la comptabilité, la géographie et l'histoire. Les jeunes gens qui ont suivi le cours préparatoire et obtenu le certificat délivré à la fin de cette année, sont dispensés de l'examen spécial prévu par l'arrêté du 4 juillet 1893, au même titre que les élèves admissibles à l'École navale, etc., mais ils ne sont pas dispensés des épreuves du concours d'entrée. — 2° *Cours normaux.* La durée de ces études est de deux ans; elles sont de nature à développer chez les jeunes gens le goût de la navigation et à les rendre aptes à remplir les fonctions diverses auxquelles ils seront appelés à leur sortie de l'école. Grâce au matériel spécial dont l'école dispose, les élèves sont mis à même de compléter, de la façon la plus heureuse, leurs études théoriques, par de nombreux exercices pratiques, des manœuvres en mer, etc., sous la direction d'un lieutenant de vaisseau en retraite. — *Dispenses et service militaire.* Aux termes d'un décret en date du 10 avril 1895, rendu sur la proposition du ministre de la marine, relatif aux examens pour le brevet d'élève de la

Cette initiative, si louable, n'a pas été sans soulever quelques critiques et donner lieu à des discussions. Ce qui domine c'est l'appréhension des capitaines au long cours déjà pourvus de voir se créer à côté d'eux et en dehors d'eux une nouvelle catégorie de collègues plus instruits et mieux préparés à remplir une tâche que les conditions actuelles de la navigation rendent chaque jour plus difficile. Cette opposition qui n'a d'autre but que la sauvegarde d'intérêts personnels, et on peut dire assez mal éclairés, n'a rien qui puisse compromettre le succès de l'œuvre de la Chambre de commerce de Marseille.

Ainsi que le fait justement remarquer M. E. Prève, Rome ne s'est pas faite en un jour, et nous attendons mieux encore de l'École de navigation, qui ne reculera pas devant les moyens qui pourront être mis à sa disposition pour le perfectionnement de l'instruction à donner à ses élèves. Dans tous les cas, ils seront plus instruits qu'on ne l'était autrefois et deviendront ainsi des marins plus habiles. Car il est

marine marchande, les titulaires du brevet supérieur de la section de la marine marchande des écoles supérieures de commerce sont dispensés de subir l'examen de théorie de capitaine de la marine marchande de 1[re] classe, sur les langues anglaise ou espagnole, l'arithmétique, l'algèbre, la géométrie plane et dans l'espace, la trigonométrie rectiligne, la physique, la chimie et la géographie. Les jeunes gens qui, à leur sortie d'une section de marine marchande d'une école supérieure de commerce, auront obtenu le diplôme supérieur, sont autorisés à contracter, à leur sortie de l'école, un engagement volontaire de trois ans dans les équipages de la flotte, et ils seront envoyés dans leurs foyers après une année de service, sous réserve de l'application éventuelle des prescriptions édictées par l'article 24 de la loi du 15 juillet 1889. La demande doit être expressément formulée au moment de l'engagement. (Décrets des 14 février 1893 et 5 juin 1894.)

toujours plus facile de se servir d'un engin perfectionné et délicat, comme le navire d'aujourd'hui, lorsqu'on connaît parfaitement la théorie de toutes les forces physiques, mécaniques et électriques avec lesquelles on a à compter. Celui qui la possédera aura toujours un grand avantage sur celui qui l'ignore, et pourra, dans bien des cas, éviter des avaries très sérieuses, qui, pour être évitées, ne doivent pas attendre les leçons toujours tardives de la seule pratique.

Quels qu'ils soient et à quelque titre qu'ils servent, les capitaines au long cours finiront par comprendre qu'il vaut encore mieux tolérer momentanément quelque différence entre eux, que de se voir condamnés les uns et les autres à céder définitivement la place aux officiers de la marine militaire et à renoncer à toute chance d'avenir.

D'autre part, on paraît douter beaucoup que l'apprentissage technique et professionnel des élèves diplômés soit suffisant pour leur permettre de faire rapidement bonne figure à la mer. Ce danger serait sérieux si toutes les précautions n'avaient été prises pour l'écarter. Les compagnies de navigation maritime de Marseille se sont engagées à fournir aux jeunes gens sortant de l'école toutes les facilités possibles pour accomplir, dans les conditions les plus favorables, les voyages nécessaires pour leur assurer toute expérience et tout le savoir voulus.

A cette première garantie vient s'en ajouter une autre, l'administration de la marine s'est préoccupée de rendre particulièrement profitable à la préparation maritime des élèves diplômés de l'école de navigation

de Marseille l'année qu'ils passent au service de la flotte. C'est ainsi qu'en 1893, l'amiral Rieunier, alors ministre de la marine, a envoyé des instructions pour que ces jeunes gens, d'abord bien rompus au service courant, soient traités de telle façon qu'ils puissent pendant la durée de leur service acquérir des connaissances pratiques sérieuses en ce qui concerne la navigation. Le Département de la Marine a ainsi manifesté la ferme volonté d'attirer dans les états-majors de la marine marchande des jeunes gens remplissant toutes les conditions désirables à divers points de vue. Il ne s'agit, d'ailleurs, que de renouer une tradition, autrefois rompue, au grand détriment des capitaines au long cours ou plutôt de ceux qui aspiraient à ce titre. En effet, le pilotin était jadis autorisé après dix-huit mois ou deux ans de navigation à remplir les fonctions d'officiers de quart et on lui en tenait compte, lorsqu'il était appelé au service militaire, en l'admettant à subir un examen à la suite duquel il était nommé aspirant auxiliaire.

On pourrait souhaiter toutefois que ces mesures d'ordre général fussent précisées et complétées par l'ensemble des décisions suivantes, dont la réalisation présenterait des avantages tels qu'il est inutile d'y insister.

Les élèves diplômés seraient portés d'office au rôle de certains navires par analogie avec ce qui a lieu pour les mousses et novices. Ils feraient partie de l'état-major et prendraient leurs repas à sa table. Les capitaines des navires de commerce seraient tenus de les initier à tous les détails du service. Il faudrait enfin obtenir que les élèves officiers, après un stage

d'une certaine durée de navigation et à la suite d'un examen sur les connaissances pratiques, fussent admis au grade d'officier, sans lequel les compagnies de navigation et les armateurs reculeront devant la responsabilité de leur confier un quart.

Les fonctions des élèves-officiers pourraient être ainsi déterminées :

Doubler le quart du deuxième officier sur le pont;

Doubler dans la machine le quart du premier mécanicien;

Doubler l'officier chargé des montres.

Le reste du temps, l'élève-officier serait à la disposition du second officier pour les opérations commerciales, la surveillance de l'arrimage, du fonctionnement de tous les organes mobiles, cloisons étanches, appareils à gouverner, apparaux de mouillage, mise à la mer des embarcations, etc.

De cette façon on pourrait transformer en brevet d'officier, au bout d'un certain temps de navigation et un âge déterminé, le diplôme d'élève-officier que reçoivent actuellement les jeunes gens qui sortent soit des écoles de navigation, soit des écoles d'hydrographie. Il serait également désirable que ces officiers brevetés fussent assurés de trouver un débouché sur les bâtiments de notre flotte commerciale, et le seul moyen de leur assurer ce débouché serait de rendre obligatoire l'embarquement d'un officier breveté sur tout bâtiment ayant un effectif ou un tonnage déterminé.

Les questions d'ordre général une fois examinées, il convient maintenant de considérer la situation de

notre marine marchande à un point de vue spécial. C'est ainsi que nous devons l'envisager dans ses rapports avec nos colonies, qui ont pris aujourd'hui une si grande extension, et de la navigation dans les mers d'Orient et de l'Extrême-Orient.

Le premier problème à résoudre est la réduction des frais d'armement et de navigation. C'est à quoi sont arrivés depuis longtemps les armateurs anglais et allemands en n'employant dans les mers de Chine que des équipages chinois, bien moins coûteux que les équipages européens. Les officiers sont seuls choisis parmi les nationaux. Nos armateurs, au contraire, soumis à toutes les rigueurs des règlements sur l'inscription maritime et obligés de composer les équipages de leurs navires pour les trois quarts de Français ou de sujets français, se voyaient de ce chef, jusqu'à ces dernières années, astreints à un surcroît de dépenses qui leur rendait toute concurrence impossible.

L'infériorité où ils étaient placés à cet égard a, il est vrai, attiré l'attention du Gouvernement, et il n'est que juste de reconnaître les efforts faits, notamment par le Ministère de la marine, pour améliorer leur situation sur ce point. Une circulaire de ce Département ministériel, en date du 25 novembre 1895, dispose qu'il suffit que le capitaine soit Français. Les autres conditions exigées sont : un permis de navigation annuel délivré par l'autorité consulaire; les deux tiers des capitaux doivent appartenir à des Français. Antérieurement, d'ailleurs, des circulaires ministérielles des 30 octobre 1865 et 18 septembre 1882 accordaient certaines facilités destinées à tempérer la

rigueur des règlements en ce qui concerne la composition des équipages.

Mais ces facilités visent uniquement la délivrance des rôles et du permis de navigation, et le principe et l'obligation de composer l'équipage d'éléments français jusqu'à concurrence des trois quarts n'a pas cessé d'être en vigueur en ce qui touche le droit à la prime à la navigation. Il existe bien une circulaire ministérielle, du 26 août 1881, accordant des tolérances pour l'obtention de cette prime lorsqu'il est démontré qu'il a été impossible de se procurer, sur place, le nombre de marins français dans la proportion prescrite; mais c'est là une faveur laissée à l'appréciation des commissaires ou des consuls. La pratique a démontré qu'elle n'est accordée qu'avec les plus grandes difficultés, ce qui décourage les armateurs. Ils s'abstiennent de la solliciter.

Il en résulte qu'en fait le régime actuel aboutit pour les armateurs de nos colonies à l'alternative suivante : ou se soumettre à l'obligation de composer les équipages de leurs navires de Français et de sujets français dans la proportion des trois quarts, ce qui entraîne pour eux un supplément de dépenses qui les met dans l'impossibilité de lutter contre leurs concurrents étrangers, ou profiter des facilités que leur accordent les instructions du ministère de la marine, mais alors perdre tout droit à la prime.

La faculté de remplacer, dans la composition des équipages, les Français par des sujets français, faculté destinée à mettre nos armements sur le même pied que leurs concurrents étrangers, est, en effet, illu-

soire. Une expérience déjà longue prouve qu'il est absolument impossible en Indo-Chine de trouver parmi les indigènes des marins de haute mer. Les Annamites, ceux qui naviguent dans les jonques le long des côtes de l'Annam, refusent d'embarquer sur les navires qui font le grand cabotage.

La Compagnie des Messageries maritimes, qui dispose de moyens d'action et de ressources qui font défaut à de simples particuliers, se trouve en présence de la même impossibilité. Depuis dix-sept ans qu'elle fait le service côtier, elle put recruter seulement deux Annamites, lesquels, du reste, n'ont effectué que quelques voyages. On est obligé d'embarquer des matelots malais ou chinois et des chauffeurs chinois. Il va de soi, pourtant, qu'elle aurait intérêt à constituer des équipages avec des indigènes sujets français, puisqu'elle économiserait les taxes de capitation qu'elle doit payer pour les Asiatiques étrangers qu'elle emploie.

Ce fait, que nous trouvons signalé dans une délibération de la Chambre de commerce de Saïgon, du 6 janvier 1897, démontre surabondamment le bien fondé des doléances des petits armateurs. Ceux-ci, en effet, ne peuvent employer que des navires d'un faible tonnage, qui ne comportent pas, comme ceux de la Compagnie des Messageries maritimes, des équipages composés en grande majorité de Français. Il en résulte que, tandis que celle-ci, malgré les éléments étrangers auxquels elle a recours, conserve son droit à la prime, les armateurs le perdent ou le perdraient plutôt, s'il en existait.

Car, sans cette prime, ils ne peuvent pas vivre et

ils ne peuvent pas davantage remplir la condition exigée pour y avoir droit. Les frais de voyage à l'aller du personnel qu'ils seraient obligés de faire venir de France, les dépenses de rapatriement et celles d'hospitalisation, toujours fort élevées sous les tropiques, grèveraient l'armement de charges si lourdes qu'elles le constitueraient en perte.

Le remède à cette situation a été indiqué par la Chambre de commerce de Saïgon.

Cette assemblée demande que les tolérances énumérées dans les diverses circulaires réglant la matière et rappelées ci-dessus soient transformées en un droit toujours acquis, consacré par la loi et coexistant avec la prime à la navigation, sous la réserve cependant de maintenir obligatoirement, dans la composition des équipages, les éléments français suivants, jugés indispensables par la Chambre de commerce de Saïgon, pour la sécurité du navire :

1 capitaine français;
1 second français;
1 chef mécanicien français;
1 deuxième mécanicien français;
1 maître d'équipage français.

Il convient de remarquer que ce personnel constituerait encore une lourde charge, puisque son recrutement devrait, au moins jusqu'à ce que la navigation sous pavillon français se soit suffisamment développée, être effectué en France. Il n'en est pas de même pour les Anglais, les Allemands, les Danois, qui trouvent les plus grandes facilités pour recruter sur place leur personnel, grâce au va-et-vient incessant des nombreux marins de ces diverses nationa-

lités qui fréquentent les mers de l'Extrême-Orient. La question pourrait être promptement résolue, car le Ministère de la marine et la Commission supérieure sont favorables à cette réforme. Voici, en effet, le texte qui a été proposé par la Commission des armements à la date du 1er avril 1897 :

« La Commission des armements :

« Après examen d'une note du Département de la Marine résumant les diverses mesures en vue de relever les armements commerciaux français en Extrême-Orient;

« Considérant qu'il est indispensable de réduire pour ces parages les charges imposées aux armateurs dans la limite où il est possible de le faire sans léser les intérêts des inscrits maritimes et par des moyens qui ne pourraient, au contraire, qu'accroître le nombre des armements et, par voie de conséquence, celui des engagements ;

« Émet le vœu :

« Que les équipages des bâtiments français, pratiquant le cabotage international dans les mers du Japon et de la Chine jusqu'à Singapour, et y compris les eaux de Bornéo et des Philippines, puissent être composés de marins non français, à l'exception :

« 1° De tous les officiers (capitaine, second, chef mécanicien, etc.);

« 2° Du maître d'équipage;

« 3° D'un minimum de deux inscrits maritimes français pour la manœuvre comme pour la machine, de façon qu'aucun de ces services importants ne puisse, à un moment donné, être à la merci d'indigènes ignorants ou inexpérimentés. »

Un projet de loi conforme a été déposé par l'amiral Besnard.

Le règlement d'administration publique du 25 juillet 1893 pour l'application de la loi du 30 janvier 1893 sur la marine marchande dispose (titre IV, art. 20 et 23 combinés) qu'un navire, avant sa rentrée en France, ne peut toucher que les quatre cinquièmes des primes acquises, qu'il perd même cette faculté au bout de cinq ans et que la liquidation de ce qui lui reste ne peut avoir lieu qu'après son retour en France.

En fait, cette disposition prive les navires appartenant aux armateurs de nos colonies du bénéfice de la loi de 1893. En effet, ces navires, à raison de la faiblesse de leur tonnage, ne peuvent, en tout état de cause, venir en France avec un fret rémunérateur. Tout au plus peuvent-ils prendre le charbon qui leur est nécessaire pour un aussi long voyage. Nous ajoutons que ce voyage, pour la même raison, les expose à des risques particuliers de perte ou d'avaries. Enfin, ces navires accomplissent presque toujours un service qu'ils ne peuvent interrompre durant plusieurs mois sans perdre leur clientèle, sans troubler profondément des habitudes prises, sans s'exposer à subir un gros préjudice. Les armateurs sont donc en présence de véritables impossibilités.

Il serait, par suite, de toute équité de modifier sur ce point le décret du 25 juillet 1893, en garantissant la liquidation de la prime entière, sans l'obligation du voyage en France, à tous les navires ayant leur port d'attache dans nos colonies.

La francisation accordée aux navires ayant leur port d'attache aux colonies n'a jamais qu'un caractère provisoire et par cela même précaire.

La doctrine de l'Administration de la marine à ce sujet a été exposée à diverses reprises dans des circulaires ou des lettres figurant au répertoire alphabétique de législation et de réglementation de la Cochinchine arrêté au 1er janvier 1889. Elle se résume ainsi :

« Il est de principe qu'aucun navire ne saurait être réputé français dans la métropole s'il n'a pas satisfait aux conditions exigées dans la métropole même pour la francisation.

« Les colonies ne peuvent procéder à des francisations absolues. Elles confèrent seulement soit des francisations provisoires aux bâtiments qui doivent être attachés à la métropole, francisations qui sont régularisées à l'arrivée de ces navires en France, soit des francisations purement locales qui laissent les navires sous le coup des règlements applicables à la marine étrangère si, par une circonstance quelconque, ils abordent dans un port métropolitain. »

Dans une lettre du 23 mars 1878, émanée du Ministère de la marine, nous trouvons cette phrase qui définit bien la francisation telle que l'entend l'administration compétente : « La francisation exceptionnelle n'est accordée, dans les colonies, qu'en vue d'un objet spécial et pour un genre de navigation restreinte, connu sous le nom de cabotage local. Des arrêtés du gouvernement fixent, dans chaque colonie, les limites de cette navigation. »

Revenant sur cette question, le Ministre de la marine (4 avril 1878) formule ces règles rigoureuses :

« Les francisations que les gouvernements locaux des colonies peuvent accorder aux bâtiments de mer sont de deux sortes, savoir : la francisation provisoire et la francisation exceptionnelle.

« La francisation provisoire s'accorde aux bâtiments de provenance étrangère devenus propriété française dans la proportion exigée par la loi, en vue de leur permettre de se rendre dans un port de France, à l'effet d'y être francisés définitivement. Elle peut encore être accordée à un bâtiment construit dans les colonies et appartenant, au moins par moitié, à des Français, afin de permettre aux propriétaires de les faire naviguer avec le bénéfice de la nationalité, en attendant l'accomplissement des formalités à la suite desquelles la francisation définitive peut lui être conférée par le gouvernement métropolitain. »

Les imperfections et les graves inconvénients d'un semblable régime apparaissent très nettement. Tout d'abord, la francisation accordée limite toujours la navigation au cabotage local, puisque l'armateur ne peut venir, par suite des impossibilités signalées dans les paragraphes précédents, la rechercher dans la métropole. En second lieu, elle ne se confère pas dans un port étranger. De là, cette conséquence que les armateurs français établis dans les colonies, sont mis dans l'impossibilité de profiter des occasions avantageuses que leur offrent les ventes fréquentes qui ont lieu dans certains ports d'Extrême-Orient et d'Australie, de bateaux appropriés aux conditions de la navigation dans ces parages et dont le prix de vente est à la portée des petits et moyens armateurs.

Il convient d'observer que les achats qui seraient

ainsi opérés en pays étrangers ne nuiraient en rien à l'industrie nationale, à laquelle les armateurs de nos colonies ne s'adressent pas, parce que des navires neufs construits en France leur reviendraient trop cher. Lorsque l'occasion se présente de l'acheter sur place, ils peuvent payer moitié de sa valeur, un navire ayant quelques années d'existence; les ressources dont ils disposent ne leur permettraient pas d'en faire venir un de France.

La réglementation en vigueur n'a donc qu'un résultat : créer un obstacle presque absolu à l'extension de la marine marchande de nos possessions lointaines.

Il serait facile de remédier à cette situation en décidant, par voie législative, que la francisation pourra être acquise à titre définitif, soit dans les colonies, soit dans un port étranger auprès du Consul français, aux navires étrangers achetés par des Français dans les ports étrangers situés à proximité de nos colonies dans un rayon à déterminer.

Depuis que la loi exige pour la conduite des machines supérieures à 300 chevaux au moins deux mécaniciens brevetés en France, l'un de première, l'autre de seconde classe, les armateurs sont tenus de faire venir de France leurs chefs mécaniciens. Ils subissent, bien entendu, la charge des salaires et des voyages durant l'aller et le retour. Ils supporteraient volontiers ces dépenses si ces hommes, en général, remplissaient leurs engagements; mais c'est la grande exception. Pour la plupart, les mécaniciens dont il s'agit, très renseignés par leurs syndicats, profitent de l'embarras

des armateurs. A peine installés, ils émettent des prétentions inadmissibles et simulent des maladies, ou bien encore s'acquittent fort mal de leurs devoirs pour mettre l'armateur dans l'alternative d'accepter leurs exigences ou de les rapatrier. Ces renseignements nous sont fournis par l'Union Coloniale et plusieurs de ses correspondants peuvent citer des officiers qui, grâce à la pratique actuelle, ont fait simplement le voyage (aller et retour) sans fournir même une journée de travail.

Le remède à un tel état de choses est nécessaire et urgent.

L'expérience a démontré, et les armateurs coloniaux sont unanimes sur ce point, qu'on ne peut compter que sur les sujets qui ont fait souche ou qui se sont définitivement fixés dans la colonie. C'est ainsi que, devant le champ de plus en plus vaste offert aux ouvriers français par les industries mécaniques, des colonies comme la Nouvelle-Calédonie se sont depuis longtemps préoccupées d'instituer des écoles techniques et pratiques et de mettre les élèves qui les suivent à même d'obtenir un premier certificat de capacité. Par ailleurs, ne serait-il pas de toute équité que les jeunes gens arrivés dans une colonie en qualité de deuxième et troisième mécanicien, munis du brevet de deuxième classe et désireux d'y rester, pussent obtenir le brevet supérieur leur donnant droit au commandement d'une machine?

Quand il s'agit de colonies visitées régulièrement par de grands navires de la flotte ou par les paquebots des grandes Compagnies de navigation, il serait bien facile d'instituer, une fois par an, une commission

d'examen pour les candidats au poste de mécanicien de première classe. Elle aurait, bien entendu, la faculté de délivrer le brevet supérieur afférent.

Cette innovation n'entraînerait aucune difficulté dans la pratique.

Les modifications demandées ci-dessus auraient une portée économique d'une haute importance, elles donneraient à la marine marchande des colonies l'activité et l'essor qui lui manquent aujourd'hui; elles développeraient le commerce et les échanges, cela seul suffit à les rendre nécessaires. Au point de vue de la législation générale, les réformes réclamées combleraient de regrettables lacunes, feraient rentrer en quelque sorte notre domaine colonial sous un régime normal, le mettraient sur un pied d'égalité avec la métropole et lui permettraient de donner toute la mesure de sa force d'expansion commerciale.

Pour venir efficacement en aide à notre marine marchande, il faudrait donc, à notre avis :

Rétablir la demi-prime aux navires de construction étrangère francisés;

Modifier la composition des équipages pour la navigation en Extrême-Orient, conformément aux délibérations du Conseil supérieur de la marine marchande et au projet de loi disposé par l'amiral Besnard;

Activer les travaux à exécuter dans nos ports, sur nos fleuves, rivières et canaux, afin de réduire le plus possible les délais d'exécution et ne pas en diminuer l'effet utile;

S'efforcer d'abaisser nos frais de transport et d'aménager nos voies navigables de façon à faire converger le fret à bon marché vers nos grands ports;

Doter nos grands ports de commerce de ports francs, sur le modèle de ceux de Hambourg ou de Copenhague;

Améliorer la loi sur l'hypothèque maritime;

Abaisser les droits de chancellerie et les droits de conduite;

Provoquer une entente internationale pour la rédaction des clauses de connaissements, la méthode de jaugeage et l'unification du droit maritime international;

Favoriser par tous les moyens le recrutement des capitaines au long cours et leur assurer une instruction rapide et complète en rapport avec les nécessités nouvelles de la navigation.

Au point de vue colonial, il faudrait que la prime de navigation fût entièrement liquidée dans les colonies, sans l'obligation du voyage en France; que la francisation définitive et sans restriction pût être conférée soit dans les colonies, soit dans un port étranger auprès du consul français, aux navires acquis dans les ports étrangers, situés à proximité de nos colonies dans un rayon à déterminer; que dans les colonies visitées régulièrement par des navires de notre flotte de guerre ou par les paquebots des grandes compagnies de navigation, il fût institué annuellement une commission d'examen en vue de la délivrance du brevet de mécanicien de première classe.

Enfin, au point de vue général, il faudrait que, loin de vilipender le commerce et de le confondre sys-

tématiquement avec l'agiotage, loin d'entretenir cette dangereuse légende que ses intérêts sont en opposition avec ceux de l'agriculture, on se décidât à lui faire la place qui lui est due, à le mettre en honneur, et qu'on restaurât la *stabilité douanière.*

Si le Parlement et le Gouvernement entraient résolument dans la voie de ces réformes, avec l'esprit de suite et la décision qu'exige la situation, on verrait que nos armateurs reprendraient courage, que les capitaux se montreraient moins timides à l'égard des entreprises maritimes, que notre flotte ne tarderait pas à être renouvelée et à progresser en nombre et en qualité, que notre marine, en un mot, saurait reconquérir le rang auquel elle a droit et recouvrer sa prospérité passée.

M. Maurice Schwob, dans une de ses conférences sur le port de Nantes et la Loire navigable, a fait une réflexion profondément vraie :

« J'ai promis — disait-il à ses auditeurs — de vous parler du Danger allemand. Il pourrait, à mon avis, se résumer en un seul mot : la *méthode.* Nos ennemis ne s'emballent pas au hasard sur quelques phrases creuses et sonores ; ils travaillent patiemment et scientifiquement en toutes circonstances. C'est moins brillant, mais plus sûr. C'est un Français qui a écrit le Discours sur la méthode, mais ce sont les Allemands qui l'ont mis en action. »

La persévérance et la méthode nous sont à l'heure actuelle d'autant plus indispensables que les nations voisines en apprécient de plus en plus les avantages ; elles se préparent même à bénéfier de ceux-ci à notre détriment.

Le dernier congrès international de navigation tenu à Bruxelles du 20 au 30 juillet 1898, a pris une délibération qui vient à l'appui de la thèse que nous soutenons depuis de longues années. Jusqu'à présent, les congrès de ce genre comprenaient deux sections : la première maritime, la seconde fluviale. On a reconnu que la prospérité des ports et de la marine marchande dépendait également de l'une et de l'autre; qu'il fallait, comme par le passé, se préoccuper d'aménager les ports pour recevoir le plus économiquement possible les marchandises venant par mer; mais qu'il était non moins indispensable de faire converger vers eux le plus possible de canaux, pour leur assurer un fret de sortie. On a en conséquence décidé qu'à l'avenir les Congrès de navigation ne formeraient plus qu'une seule section et qu'on y traiterait indifféremment les questions se rapportant à la fois et à la navigation maritime et à la navigation fluviale ou sur canaux. L'importance de cette délibération n'échappera certainement pas à nos lecteurs et nous prenons la liberté de la signaler à l'attention toute particulière des pouvoirs publics.

A la date du 3 août 1898, M. le général Pelloux, président du Conseil des ministres d'Italie, a arrêté avec le ministre de la Confédération suisse les derniers accords pour le percement du tunnel du Simplon. Les travaux vont commencer simultanément à Brieg (Suisse) et à Isella (Italie) et seront inaugurés par une fête internationale. Après le Saint-Gothard, voilà donc le Simplon qui va nous enlever, au profit de Gênes, ce qui nous restait de trafic en provenance de

l'Orient et de l'Extrême-Orient, voilà l'antique route de la vallée du Rhône de plus en plus menacée.

Et pendant ce temps, que faisons-nous pour sauvegarder notre situation commerciale et maritime?

Rien.

ANNEXE I

Charges imposées aux armements par les lois et règlements de la marine.

1° DANS L'INTÉRÊT DE L'ÉTAT DE LA NATION ET DE L'ORDRE PUBLIC

Rôle d'équipage.

Tout navire doit être pourvu d'un rôle d'équipage désignant les personnes embarquées.

(Décret-loi du 24 mars 1852.)

Les bâtiments de plaisance reçoivent un permis de navigation ; les bâtiments affectés à une entreprise industrielle ou agricole un permis de circulation.

(Loi du 20 juillet 1897.)

Restriction de la proportion des étrangers dans les équipages.

Le nombre des étrangers admis dans les équipages français ne peut dépasser un quart de l'effectif total, ni comprendre un seul officier.

(Acte de navigation. — Loi du 21 septembre 1793, art. 2.)

Embarquement de mousses et novices.

Tout navire embarque un inscrit provisoire de dix à dix-huit ans, si l'équipage est de 3 à 20 hommes, et un autre inscrit de la même catégorie par 10 hommes excédant les 20 premiers.

(Anciennes ordonnances. — Décret-loi du 23 mars 1852, décrets des 15 mars 1862 et 2 mars 1863.)

(Avant 1862 ces inscrits devaient être exclusivement mousses, c'est-à-dire âgés de dix à seize ans.)

Quand ils ont moins de treize ans, ils peuvent obtenir pour trois mois par an une dispense de suivre les cours primaires.

(Circulaire du 2 avril 1883.)

Aujourd'hui, nul ne peut être inscrit ni exercer la navigation professionnelle : avant l'âge de treize ans, s'il ne sait lire et écrire ; à partir de treize ans jusqu'à seize ans, s'il ne produit pas un certificat d'études primaires ou un certificat du maire attestant qu'il a satisfait aux prescriptions de la loi sur l'enseignement primaire obligatoire.

(Loi du 24 décembre 1896, article 10.)

2° POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Conditions de commandement.

L'État exige des marins la production de *brevets*, qu'il confère après examen :

Pour commander les navires :

1. Au-delà des limites fixées par l'article 377 du code de Commerce : *Brevet de capitaine au long cours.*

(Décrets des 18 septembre 1893 et 20 mars 1896.)

2. En deçà de ces limites, et au delà s'il s'agit seulement de transporter les produits de pêche : *Brevet de maître au cabotage.*

(Décrets des 18 septembre 1893 et 20 mars 1896. — Diverses instructions.)

3. Pour la pêche de la baleine et les pêches d'Islande : *Brevet de patron de pêche.*

(Loi du 22 juillet 1851. — Décrets des 15 janvier 1852 et 19 juillet 1892.)

Les navires armés au bornage et à la petite pêche ne peuvent être commandés que par des inscrits définitifs réunissant 60 mois de navigation.

(Décret-loi du 20 mars 1852.)

Sanctions pénales : pour toute contravention résultant de l'absence d'un brevet ou de la substitution d'un brevet à un autre, la loi édicte les amendes suivantes :

1. S'il s'agit du long cours, de 300 livres (*sic*) contre l'armateur et le capitaine.

(Ordonnance de 1681. — Livre II, titre I, art. 1 et 2. — Arrêt de Cassation, 14 septembre 1850.)

2. S'il s'agit du cabotage, du bornage ou de la pêche : de 100 francs.

(Ordonnance du 18 octobre 1740. — Décret-loi du 20 mars 1852.)

Embarquement d'un chirurgien.

L'équipage doit comprendre un chirurgien, docteur en médecine ou médecin de 2e classe de la marine, dans trois cas :

1. Si le personnel embarqué est de 100 personnes (équipage et passagers);
2. Le navire étant expédié pour la pêche de la baleine, l'équipage est de plus de 20 hommes, mousse non compris;
3. Si, le navire étant armé pour la pêche de la morue, l'équipage est de 40 hommes.

(Ordonnance du 4 août 1819. — Décret du 17 sept. 1864.)

Pour les navires affectés au transport des émigrants, la présence d'un chirurgien est exigée, lorsque le nombre des émigrants atteint le nombre de 100.

(Décret du 15 mars 1861.)

Embarquement d'un mécanicien.

Si le bâtiment est à vapeur, l'équipage doit comprendre au moins un mécanicien français ayant justifié de connaissances devant la commission de visite des machines.

(Ordonnance du 17 janvier 1846. — Décret du 21 avril 1882. Décret du 1er février 1893.)

Nombre des hommes d'équipage.

Les bâtiments affectés au transport des émigrants doivent avoir un équipage suffisant, ce qui est jugé par les experts.

(Décret du 15 mars 1861.)

Visite des navires.

L'État fait visiter périodiquement et d'office tous les bâtiments qui exercent une navigation maritime. Les visites ont pour but d'établir que le bâtiment est en bon état de navigabilité, et qu'il existe à bord tout le matériel indispensable pour une navigation sûre et pour un sauvetage facile. Il y a quatre espèces de visites :

1° Visite ordinaire dite « d'Amirauté » :

a. Pour le long cours.

(Loi 9-13 août 1791 ; art. 225 code de commerce ; Lois 29 janvier 1881 et 30 janvier 1893.)

b. Pour le cabotage.

(Déclaration 17 août 1779 ; art. 225 code de commerce ; Lois 29 janvier 1881, et 30 janvier 1893.)

2° Visite spéciale des bateaux de pêche.

(Décrets du 4 juillet 1853, titre XI.)

3° Visite des bâtiments qui transportent des émigrants.

(Décret du 15 mars 1861.)

4° Visite des bâtiments à vapeur.

(Ordonnance 17 janvier 1846 ; Décret 1er février 1893.)

Approvisionnement médical.

Tout bâtiment ayant un chirurgien, ou armant au long cours avec huit hommes d'équipage (mousse compris), doit être pourvu d'un coffre à médicaments, qui est visité, avant le départ, par une commission composée de deux médecins et d'un pharmacien.

(Ordonnance du 4 août 1819.)

Limitation du nombre des passagers.

Le Département de la Marine surveille et réglemente l'embarquement des passagers.

(Circulaires 6 septembre 1862 et 13 septembre 1872.)

Les préfets maritimes doivent prendre des arrêtés qui trouvent leur sanction dans le décret-loi disciplinaire et pénal pour la marine marchande du 24 mars 1852.

Les préfets maritimes nomment des Commissions qui fixent la proportion des passagers à embarquer.

(Décret du 11 septembre 1896.)

Des mesures directes sont prises pour les marins passagers qui se rendent à la pêche de Terre-Neuve.

Les bâtiments pêcheurs ne peuvent prendre, à l'aller et retour, que deux hommes par 3 tonneaux de jauge ; et, au retour, avec l'autorisation exceptionnelle d'une commission de visite, un homme par tonneau.

(Décisions des 4 décembre 1879, 12 février 1881, 22 décembre 1883.)

Pilotage.

Tout bâtiment à voiles, de plus de 80 tonneaux, ou à vapeur de plus de 100 tonneaux, et même tout bâtiment de tonnage inférieur qui ne fait pas habituellement la navigation de port à port, est tenu d'appeler un pilote et de le prendre, ou de payer le pilotage comme s'il s'en était servi.

(Décret organique 12 décembre 1806. — Lois 29 janvier 1881, et 30 janvier 1893.)

Le pilotage à Marseille pouvait autrefois être exercé par les capitaines de navires de tout tonnage faisant un service régulier.

(Arrêt de Cassation, 11 août 1862.)

Actuellement il peut être exercé par des capitaines ayant reçu, après examen, un brevet de pilote.

(Décret 30 novembre 1889 spécial à Marseille.)

3° DANS L'INTÉRÊT DES GENS DE MER

considérés comme mineurs, dans la conclusion ou l'exécution de leurs contrats avec les armateurs :

Lecture du contrat d'engagement.

Le commissaire de l'Inscription maritime donne lecture et explication aux marins des conditions de leur engagement, au moment de la revue d'armement.

(Circulaires des 31 janvier et 16 mars 1876.)

Paiement des salaires.

Les paiements des salaires ne sont valables qu'en présence du Commissaire de l'Inscription maritime.

(Anciennes ordonnances, notamment déclaration du 18 décembre 1728; Décret-loi du 4 mars 1852; Décret du 24 septembre 1864.)

Versement à la Caisse des gens de mer, des salaires des marins absents.

Les salaires des marins absents sont versés à la caisse des gens de mer.

(Anciennes ordonnances.)

Intervention de l'Administration de la marine en justice.

L'Administration de la marine agit devant les tribunaux

pour les équipages et marins absents en vue du paiement des salaires convenus au rôle d'équipage.

(Anciennes ordonnances.)

(Les droits des marins aux salaires sont réglés par le Code de commerce, modifié par la loi du 12 août 1885.)

Traitement du marin malade ou blessé.

Le matelot est payé de ses loyers, traité et payé aux frais du navire s'il tombe malade pendant le voyage ou s'il est blessé au service du navire (art. 262 du Code de commerce; Loi du 12 août 1885).

Le capitaine peut se libérer des frais de traitement (comme de ceux de rapatriement) en versant entre les mains de l'autorité française qui a opéré le débarquement une somme déterminée par un règlement d'Administration publique.

(Loi du 12 août 1885; décret et tarifs du 24 décembre 1896.)

Rapatriement.

Le rapatriement est d'ordre public international, parce que, chaque nation pouvant repousser de son territoire les étrangers, chaque nation a ses nationaux à recueillir.

(Loi du 3 décembre 1849.)

Il est de droit public intérieur, parce que l'État doit à ses sujets expatriés l'assistance par le retour.

(Arrêté, 5 Germinal.)

Le marin est rapatrié malgré convention contraire.

(Décret-loi, 4 mars 1852.)

Le rapatriement à titre de nécessité d'ordre public est assuré par l'État, au moyen de ses bâtiments, ou de bâtiments du commerce, sur lesquels il exerce le droit de réquisition.

(Décret, 22 septembre 1891.)

L'État possède une action personnelle en recouvrement sur l'auteur de la dépense, soit le rapatrié lui-même, soit le commerçant qui avait loué les services du rapatrié : il est de la nature du contrat de louage que, lors de sa résiliation, l'engagé soit remis dans les conditions où il a été pris, et par conséquent que le rapatriement incombe au loueur d'ouvrage.

(Même arrêté et même décret.)

ANNEXE II

Loi sur la marine marchande.

(Du 30 janvier 1893.)

TITRE I

DÉFINITIONS

ART. 1er. — La navigation marchande se divise en navigation au long cours, au cabotage international et au cabotage français.

Sont réputés voyages au long cours ceux qui se font au delà des limites ci-après déterminées :

Au sud, le 30e degré de latitude sud ;

Au nord, le 72e degré de latitude nord ;

A l'ouest, le 15e degré de longitude du méridien de Paris ;

A l'est, le 44e degré de longitude du méridien de Paris.

Sont réputés voyages au cabotage international ceux qui se font en deçà des limites assignées aux voyages au long cours, s'ils ont lieu entre les ports français, y compris ceux de l'Algérie, et les ports étrangers, ainsi qu'entre les ports étrangers.

Sont réputés voyages au cabotage français ceux qui se font de ports français à ports français, y compris ceux de l'Algérie.

TITRE II

CONSTRUCTION MARITIME

Art. 2. — En compensation des charges que le tarif des douanes impose aux constructeurs de bâtiments de mer, il leur est attribué les allocations suivantes :

Pour les navires à vapeur ou à voiles, en fer ou en acier, soixante-cinq francs (65 francs) ;

Pour les navires en bois de 150 tonneaux ou plus, quarante francs (40 francs) ;

Pour les navires en bois de moins de 150 tonneaux, trente francs (30 francs) ;

Par tonneau de jauge brute totale calculée conformément aux articles 1 à 12 du décret du 24 mai 1873 et à l'article 1er du décret du 7 mars 1889.

Sont considérés comme navires en bois les navires bordés exclusivement en bois.

Toute transformation d'un navire ayant pour résultat d'en acccroître la jauge donne droit à une prime calculée conformément au tarif ci-dessus d'après le nombre des tonneaux d'augmentation de la jauge.

Art. 3. — En compensation des mêmes charges, il est attribué aux constructeurs de machines les allocations suivantes :

Pour les machines motrices et les appareils auxiliaires, tels que pompes à vapeur, servo-moteurs, dynamos, treuils, ventilateurs mus mécaniquement, placés à l'état neuf à bord des navires tant à voiles qu'à vapeur, ainsi que pour les chaudières à vapeur neuves qui les alimentent et leur tuyautage, quinze francs (15 francs) par 100 kilogrammes.

La prime est accordée pour les machines motrices et les appareils auxiliaires mis en place à l'état neuf ainsi que pour les parties neuves des machines qui subiraient des transformations ou des réparations pendant l'existence du navire.

Lors du changement de chaudières, la compensation est fixée à quinze francs (15 francs) par 100 kilogrammes de chaudières neuves de construction française.

ART. 4. — Les primes déterminées par les articles 2 et 3 ne sont définitivement acquises que lorsqu'il est justifié de la francisation du navire.

En ce qui concerne les navires construits en France pour les marines marchandes de l'étranger, les primes ne sont acquises que lorsque le navire a pris ses expéditions.

Un règlement d'administration publique déterminera les vérifications auxquelles il devra être procédé par une commission technique, pour s'assurer que le navire pour lequel la prime est réclamée est susceptible de faire un service régulier à la mer par ses propres moyens.

TITRE III

NAVIGATION MARITIME

ART. 5. — A titre de compensation des charges imposées à la marine marchande pour le recrutement et le service de la marine militaire, il est accordé, à partir de la promulgation de la présente loi, une prime de navigation à tous les navires de construction française de plus de 80 tonneaux bruts pour les navires à voiles et de plus de 100 tonneaux bruts pour les navires à vapeur.

Cette prime s'appliquera pendant dix années, à partir de leur francisation, aux navires construits en France pendant la durée de la présente loi.

Elle est attribuée exclusivement à la navigation au long cours et à celle au cabotage international.

Sont exceptés de la prime : les navires affectés au cabotage français, à la grande et à la petite pêche, aux lignes subventionnées par l'État et à la navigation de plaisance.

Toutefois, tant que les nations qui bénéficient d'un traitement de faveur seront admises à faire naviguer

leurs navires entre la France et les ports d'Algérie ou *vice versa*, les navires français qui effectueront cette navigation auront droit aux avantages stipulés dans la présente loi en faveur du cabotage international.

Sont également exclus de la prime : les navires se livrant au cabotage français qui touchent à des ports étrangers sans y débarquer ou embarquer des marchandises représentant en tonneaux d'affrètement le tiers au moins de leur tonnage net ainsi que les navires exécutant un parcours entre les ports français et un port étranger distant de moins de 120 milles.

Art. 6. — La prime aux navires construits à l'étranger est et demeure supprimée.

La prime déterminée par l'article 5 est fixée par tonneau de jauge brute totale, calculée conformément aux articles 1 à 12 du décret du 24 mai 1873 et à l'article 1er du décret du 7 mars 1889 et par 1000 milles parcourus pour tous les navires de construction française :

A un franc dix centimes (1 fr. 10) pour les navires à vapeur avec décroissance annuelle, à partir de leur construction, de :

Six centimes (0 fr. 06) pour les navires en bois;

Quatre centimes (0 fr. 04) pour les navires en fer ou en acier;

Et à un franc soixante-dix centimes (1 fr. 70) pour les navires à voiles, avec décroissance annuelle à partir de leur construction, de :

Huit centimes (0 fr. 08) pour les navires en bois;

Six centimes (0 fr. 06) pour les navires en fer ou en acier.

Les navires francisés avant la promulgation de la loi du 29 janvier 1881 sont assimilés, pour la prime, aux navires de construction française.

Les navires de construction étrangère francisés après la promulgation de la loi du 29 janvier 1881 et avant le 1er janvier 1893 ne recevront que la moitié de la prime.

Les navires faisant la navigation au cabotage inter-

national ne reçoivent que les deux tiers de la prime. Les navires faisant cette navigation et francisés avant le 1er janvier 1893 sont assimilés pour cette prime aux navires de construction française.

Le nombre des milles parcourus est évalué d'après la distance comprise de port à port entre les points de départ et d'arrivée, mesurée sur la ligne maritime la plus directe suivant les méthodes de calcul et avec le degré d'approximation qui seront déterminés par un règlement d'administration publique.

Art. 7. — La prime est augmentée de 25 p. 100 pour les navires à vapeur construits sur des plans préalablement approuvés par le département de la marine.

En cas de guerre les navires de commerce peuvent être réquisitionnés par l'État.

Tout capitaine de navire recevant l'une des primes fixées par l'article 6 de la présente loi est tenu de transporter gratuitement les dépêches et en général tous les objets de correspondance qui lui seront confiés par le ministre du commerce pour le service des postes; il fera prendre et remettre les dépêches dans les bureaux de poste du lieu de son départ ou des ports d'escale de sa route, ainsi qu'au lieu de sa destination. Ces transports seront gratuits.

Le capitaine sera tenu également de se charger des colis postaux dans les conditions prévues par les lois et règlements sur la matière.

Il encourra, à l'occasion de ces transports, la même responsabilité envers l'administration des postes que cette administration elle-même vis-à-vis du public.

Si un agent des postes est désigné pour accompagner les dépêches, il sera également transporté gratuitement sur tout le parcours, ainsi qu'entre les lieux d'embarquement et de débarquement et les bureaux où s'effectue l'échange des dépêches.

Un local convenablement approprié sera mis à sa disposition pour le travail des correspondances en route.

TITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 8. — La franchise du pilotage est accordée à tous les navires français à voiles ne jaugeant pas plus de 80 tonneaux et aux navires français à vapeur dont le tonnage ne dépasse pas 100 tonneaux lorsqu'ils font habituellement la navigation de port en port et qu'ils pratiquent l'embouchure des rivières.

Toutefois, sur la demande des chambres de commerce ou des intéressés, et après une instruction faite dans les formes ordinaires, des règlements d'administration publique détermineront les améliorations qu'il y aura lieu d'apporter aux règlements actuels dans l'intérêt de la navigation.

Art. 9. — Pour les navires au long cours la visite prescrite par l'article 225 du Code de commerce pour un chargement nouveau pris en France ne sera obligatoire que s'il s'est écoulé plus d'un an depuis la dernière visite, à moins toutefois qu'ils n'aient subi des avaries.

Art. 10. — Les actes ou procès-verbaux constatant les mutations de propriété des navires, soit totales, soit partielles, ne seront passibles, à l'enregistrement, que du droit fixe de 3 francs. L'article 5, nº 2, de la loi du 28 février 1872 est abrogé en ce qu'il a de contraire à la présente disposition. Les dispositions du présent article sont applicables aux ventes de bateaux de toute nature servant à la navigation intérieure.

Art. 11. — Le paragraphe 3 de l'article 4 de la loi du 19 mai 1866 sur la marine marchande est modifié ainsi qu'il suit :

« Art. 4, § 3. — Des décrets rendus en la forme des « règlements d'administration publique, sur le rapport du « ministre du commerce, de l'industrie et des colonies, « après enquête et après avis des ministres des travaux « publics et des finances, peuvent établir dans un port

« maritime des péages locaux temporaires pour assurer « le service des emprunts contractés par un département, une commune, une chambre de commerce ou « tout autre établissement public en vue de subvenir à « l'établissement, à l'amélioration ou au renouvellement « des ouvrages ou de l'outillage public d'exploitation de « ce port et de ces accès, ou au maintien des profondeurs « de ses rades, passes, chenaux et bassins.

« Ces péages sont payables par les navires tant français « qu'étrangers, en raison de leur tonnage de jauge, des « quantités de marchandises et du nombre des voyageurs « embarqués et débarqués; ils ne peuvent dépasser un « franc (1 fr.) par tonneau de jauge nette légale; un « franc (1 fr.) par voyageur et cinquante centimes (0 fr. 50) « par tonneau d'affrètement ou par tonne métrique de « marchandises.

« Les tarifs peuvent comprendre des péages par tonneau de jauge gradués suivant l'espèce du navire, son « tirant d'eau, la durée de son stationnement dans le port, « le genre de navigation, l'éloignement du pays d'expédition ou de destination, la nature de la cargaison du « navire, les opérations faites par lui dans le port au cours « d'une escale. Ils peuvent établir des prix réduits d'abonnement ou des exemptions totales ou partielles en « faveur de certaines catégories déterminées de navires « tant français qu'étrangers.

« Ils peuvent spécifier des péages par unité de trafic « différents à l'embarquement et au débarquement, suivant les diverses natures de marchandises ou les diverses « catégories de voyageurs.

« Les tarifs de péage institués conformément au présent « article ou des péages similaires en vigueur peuvent être « modifiés avec ou sans conditions dans les limites des « maxima fixés par les décrets ou les lois qui les ont institués, sur la proposition des établissements publics au « profit desquels ils sont perçus.

« Les tarifs modifiés ne peuvent entrer en vigueur

« qu'après avoir été portés à la connaissance du public « pendant un mois par voie d'affiches, et lorsqu'ils ont « été homologués par le ministre du commerce, après « avis des ministres des travaux publics et des finances.

« Les péages locaux sont recouvrés par l'administration « des douanes.

« Ils sont assimilés aux droits de douane pour la forme « des déclarations, le mode de perception et notamment « le recouvrement par voie de contrainte, le mode de « répression des contraventions, les règles de compé- « tence et de procédure en cas de contestation sur l'ap- « plication des tarifs. Toute contravention donnera lieu « au payement d'une amende égale au double du péage « compromis.

« Les frais de perception et de procédure sont prélevés « sur le produit des péages. »

Art. 12. — Il est prélevé sur le montant des primes instituées par les articles 2, 3, 6 et 7 de la présente loi une retenue de 4 p. 100, qui sera versée à la caisse des invalides de la marine.

Le produit de cette retenue sera affecté :

1° A l'allocation de secours aux marins français victimes des naufrages et autres accidents, ou à leurs familles.

2° A des subventions aux chambres de commerce ou à des établissements d'utilité publique, pour la création et l'entretien, dans les ports français, d'hôtels de marins destinés à faciliter à la population maritime le logement, l'existence et le placement, ou de toutes autres institutions pouvant leur être utiles.

Art. 13. — La durée de la présente loi est fixée à dix années à partir de sa promulgation.

Un règlement d'administration publique déterminera les conditions de son application.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Fait à Paris, le 30 janvier 1893.

ANNEXE III

Loi sur l'inscription maritime.

(Du 26 décembre 1896.)

TITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ART. 1er. — Sont compris dans l'inscription maritime les Français et les naturalisés français qui exercent la navigation à titre professionnel, c'est-à-dire comme moyen d'existence, soit sur la mer, soit dans les ports ou dans les rades, soit sur les étangs ou canaux salés compris dans le domaine public maritime, soit dans les fleuves, rivières et canaux jusqu'au point où remonte la marée et, pour ceux où il n'y a pas de marée, jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter.

ART. 2. — Ils sont inscrits et les mouvements de leur navigation sont suivis sur des matricules tenues dans les bureaux de l'inscription maritime du littoral.

ART. 3. — N'est pas considérée comme navigation exercée à titre professionnel :

1° La navigation à bord des bâtiments de plaisance, sauf en ce qui concerne le personnel salarié antérieurement inscrit et affecté à la conduite de ces bâtiments.

2° La navigation ayant pour objet l'exploitation de

propriétés riveraines, agricoles ou industrielles, lorsqu'elle ne constitue pas une industrie de transports.

3° La navigation ayant uniquement pour but l'exploitation de parcelles concédées sur le domaine maritime (parcs, viviers, huîtrières, moulières, etc.).

4° La navigation de ceux qui, non antérieurement inscrits, ne remplissent pas à bord un emploi relatif à la marche, à la conduite ou à l'entretien du bâtiment.

ART. 4. — Sauf les réserves énoncées aux articles 7 et 14, les inscrits accomplissent le service militaire personnel imposé par la présente loi, dans l'armée de mer, et sont exempts de tout autre service public.

ART. 5. — La durée de l'assujettissement militaire des inscrits s'étend de l'âge de dix-huit ans à celui de cinquante ans.

Toutefois, leur appel avant l'âge de vingt ans ne peut avoir lieu qu'en temps de guerre et en vertu d'un décret.

ART. 6. — Les lois et décrets relatifs à l'organisation de l'armée de mer déterminent les grades avec lesquels les différentes catégories d'inscrits sont admises au service.

ART. 7. — Les inscrits qui, en raison des condamnations qu'ils ont subies, se trouvent dans l'une des catégories prévues par l'article 4 de la loi du 15 juillet 1889 sur le recrutement de l'armée sont, sous la réserve des dispositions énoncées à l'article 6 de la même loi, traités suivant les mêmes règles que les hommes du recrutement visés par ledit article.

Ceux qui se trouvent dans les conditions prévues par l'article 5 de la même loi sont, sous la même réserve qu'au paragraphe précédent, incorporés dans un corps disciplinaire, soit lors de leur première levée, soit en cas de rappel au service pour une cause quelconque, à moins toutefois qu'ils n'aient été précédemment jugés dignes d'être réintégrés dans le corps des équipages de la flotte.

ART. 8. — Le service de l'inscription maritime est placé dans les attributions de la marine.

TITRE II

CLASSEMENT DES INSCRITS — FORMALITÉS DE L'INSCRIPTION — RADIATION DES MATRICULES

ART. 9. — Les inscrits maritimes sont divisés on trois catégories :

Inscrits provisoires;

Inscrits définitifs;

Inscrits hors de service.

ART. 10. — Celui qui commence à exercer la navigation dans les conditions prévues par l'article 1er doit se présenter devant le chef du service de l'inscription maritime du port où il s'embarque, muni de son acte de naissance ou de toute pièce en tenant lieu. Il doit, en outre, s'il est mineur, être accompagné de son père ou de son tuteur, ou, à défaut, du juge de paix, et, en leur absence, produire la preuve de leur consentement à son inscription.

Il lui est donné connaissance des articles 4,5,11,14,15 et 19 de la présente loi. Acte est pris de l'accomplissement de ces formalités sur un registre où l'intéressé et, éventuellement, son père ou tuteur ou le juge de paix, apposent leur signature. Si le père ou tuteur du déclarant mineur est absent, la pièce qui constate son consentement est jointe au registre.

Si le père ou tuteur ne sait signer, il est suppléé à sa signature par celle de deux témoins majeurs.

S'il sait lire et écrire, le déclarant est, après l'accomplissement de ces formalités, immatriculé comme inscrit provisoire. Toutefois si, à l'âge de treize ans, il ne produit pas, soit un certificat d'études primaires, soit une attestation du Maire, établissant qu'il s'est conformé aux prescriptions de la loi sur l'instruction primaire obligatoire, il est rayé des matricules de l'instruction maritime.

Celui qui, avant l'âge de treize ans, ne sait pas lire et écrire, ou celui qui, après cet âge, ne présente pas l'une des deux pièces indiquées ci-dessus, ne peut être ins-

crit ou réinscrit ni exercer la navigation professionnelle comme il est dit à l'article 1er, avant l'âge de seize ans.

Art. 11. — Lorsqu'il est âgé de dix-huit ans et qu'il a accompli, depuis l'âge de dix ans, dix-huit mois de navigation dans l'évaluation desquels est augmenté de moitié le temps passé au long cours, aux grandes pêches ou sur les bâtiments de l'État armés autres que les pontons et les stationnaires, l'inscrit provisoire est immatriculé comme inscrit définitif, s'il est porté à nouveau, sur sa demande, au rôle d'équipage d'un navire de commerce français, ou s'il réclame son inscription définitive, en déclarant vouloir continuer la profession de marin.

Dans le second cas, la demande d'inscription définitive doit être faite au chef du service de l'inscription maritime en France ou aux Colonies, ou à un consul de France à l'étranger. Il en est dressé procès-verbal par le fonctionnaire qui la reçoit.

Ce procès-verbal, qui lie l'intéressé, est signé par lui.

Art. 12. — Le temps d'embarquement accompli à titre professionnel par un étranger sur les bâtiments français est compté pour l'inscription définitive de cet étranger devenu Français par naturalisation.

Art. 13. — Le naturalisé Français n'est inscrit que du jour de sa naturalisation et s'il a satisfait aux obligations de la loi sur le recrutement militaire.

Les jeunes gens à qui l'article 8, paragraphe 4, du Code civil donne le droit de décliner la qualité de Français dans le cours de leur vingt-deuxième année, et qui n'ont pas renoncé à cette faculté, ne sont inscrits définitivement qu'à vingt-deux ans accomplis.

Art. 14. — Le régime d'obligations militaires et de sanctions pénales établi par les titres III et VII de la présente loi ne s'applique qu'aux inscrits définitifs.

Celui qui n'est pas devenu inscrit définitif avant le jour de la clôture des opérations du conseil de revision dans son département, demeure complètement soumis au régime d'assujettissement établi par la loi du recrute-

ment de l'armée et perd, à partir de ce moment, le bénéfice de toutes les immunités qui sont ou peuvent être attribuées aux inscrits.

L'inscrit provisoire qui ne continue pas à exercer la navigation est rayé dès qu'il le demande, ou d'office lorsqu'il se trouve dans les conditions indiquées au dernier paragraphe de l'article suivant.

Art. 15. — Tout inscrit définitif qui voudra, quel que soit son âge, renoncer à la navigation, sera rayé de l'inscription maritime un an après le jour où il aura déclaré y renoncer, à la condition qu'il n'ait pas repris l'exercice de la navigation dans l'intervalle. Il ne jouira plus, dès lors, d'aucun des avantages attachés à cette inscription.

Toutefois, si la déclaration de renonciation a pour objet de permettre à un inscrit l'accès d'un corps organisé militairement ou d'un service public, l'autorité maritime décidera si elle doit avoir un effet immédiat.

Pendant l'année d'attente, le renonciataire n'est dispensé ni de la levée ni d'aucune des obligations militaires que comporte son état d'inscrit. Les dispositions pénales et juridictionnelles édictées par la présente loi continuent à lui être applicables.

S'il se trouve au service de l'État au moment de l'échéance de l'année d'attente, il doit terminer la période de présence au pavillon à laquelle il était astreint en qualité d'inscrit.

Le délai d'un an d'attente est suspendu pendant le temps de guerre.

Tout individu inscrit, soit à titre provisoire, soit à titre définitif, qui, hors d'un cas de force majeure, restera trois années sans naviguer, sera rayé d'office des matricules de l'inscription maritime.

Art. 16. — La déclaration de renonciation est faite, par l'inscrit libre ou en congé, au chef de service de l'inscription maritime ou à un consul et, par l'inscrit présent au service, au conseil d'administration du corps ou équipage dont il fait partie.

Il en est pris acte, dans les bureaux d'inscription maritime, sur un registre et, hors de ces bureaux, au moyen d'un procès-verbal dressé par le consul ou le conseil d'administration.

Avis de la renonciation est donné au quartier de l'intéressé.

ART. 17. — Si, après s'être fait rayer de l'inscription maritime, un marin reprend la navigation, il est rétabli sur la matricule dans la situation qu'il avait au moment de sa radiation.

ART. 18. — L'inscription définitive de tout homme à l'égard duquel le conseil de revision a déjà statué, comme la réinscription après renonciation d'un inscrit compris dans une classe de recrutement, ne peut avoir lieu sans l'autorisation du ministre de la guerre ou son représentant, à moins que l'intéressé n'ait été exempté, exclu ou réformé, ou qu'il ne soit sorti de la réserve de l'armée territoriale.

ART. 19. — Sont immatriculés comme inscrits hors de service les inscrits ayant atteint l'âge de cinquante ans et ceux qui ont été réformés conformément au premier paragraphe de l'article 29.

TITRE III

DU SERVICE MILITAIRE

CHAPITRE I

DIVISION DE LA DURÉE DE L'ASSUJETTISSEMENT AU SERVICE ACTIF EN TEMPS DE PAIX

ART. 20. — Le temps d'assujettissement des inscrits, déterminé par l'article 5 de la présente loi, est divisé comme suit :

1° La période qui s'écoule depuis l'âge de dix-huit ans jusqu'au jour où commence la période obligatoire ;

2° Une période obligatoire, qui est de sept années à partir du jour, soit du premier envoi au service, soit de l'établissement de la situation de l'inscrit, par suite du fonctionnement de la levée permanente, conformément à l'article suivant;

3° Une période de réserve, qui comprend le temps d'assujettissement postérieur à la période obligatoire et pendant laquelle les inscrits ne peuvent être levés qu'en vertu d'un décret du président de la République.

ART. 21. — Tout inscrit définitif âgé de vingt ans est soumis à l'action de la levée permanente.

A moins d'empêchement dont il doit justifier, il est tenu de se présenter devant un chef du service de l'inscription maritime ou un syndic des gens de mer, lorsqu'il atteint cet âge, et, s'il l'atteint en cours d'embarquement et hors de France, au moment de son retour en France.

Il est appelé s'il ne se présente pas.

Il est statué sur sa situation dans un délai de cinq jours à partir du moment de son appel ou de sa présentation. Ce délai peut être prolongé si l'intéressé invoque des titres à une dispense, conformément aux articles 30 et suivants de la présente loi, ou s'il se trouve dans le cas prévu au second paragraphe de l'article 29. S'il n'est ni dispensé ni exempté dans le chef-lieu du quartier, il est levé pour le service et incorporé dans l'armée de mer.

Toutefois si l'intérêt du service a obligé le ministre à suspendre momentanément le fonctionnement de la levée, il est placé en position de sursis jusqu'à ce que la levée ait repris son cours. Le temps passé dans la position de sursis compte en déduction du service effectif exigé des inscrits.

Le marin inscrit qui a atteint sa vingtième année peut également être incorporé dans les équipages de la flotte hors de France, s'il en fait la demande, s'il est libre d'engagement maritime commercial et si le commandant de la force navale ou du bâtiment de l'État présent sur

les lieux consent à l'admettre. En cas de refus du commandant, la période d'assujettissement étroit ne court que du jour où il est statué sur sa position en France, conformément aux paragraphes 2 et 4 ci-dessus.

ART. 22. — L'inscrit cesse d'être soumis à la levée permanente si, sans qu'aucune des responsabilités ou fautes prévues aux articles 53, 54, 55, 69, 70, 73 et suivants puisse lui être imputée, il n'a pas été atteint par ladite levée avant l'âge de trente ans révolus.

L'inscrit qui, dans les mêmes conditions de non-responsabilité, n'a pas achevé avant l'âge de trente ans le temps de service effectif exigé, est renvoyé dans ses foyers lorsqu'il a atteint cet âge et qu'il a, en outre, passé au moins une année au service de la flotte.

Il est placé dans la position de réserve lorsqu'il a accompli l'âge de trente ans, s'il ne se trouve pas sous les drapeaux.

ART. 23. — La période obligatoire se subdivise en :

Une durée de service actif qui est de cinq ans et une durée de disponibilité qui est de deux ans.

La première s'écoule en activité effective, sauf le temps passé en sursis, en position de dispense ou en congé illimité. L'envoi en congé illimité a lieu d'après les ordres généraux du ministre. Les hommes que ces ordres atteignent peuvent, sur leur demande, être admis à terminer au service leur période de cinq ans.

Pendant la disponibilité, les inscrits sont soumis aux appels ordonnés par le ministre.

Le temps passé par les inscrits maritimes en position de sursis ou de dispense, ou en congé illimité, ne compte comme service à l'État qu'à titre de déduction de la période de service actif prévue au paragraphe 2 du présent article.

ART. 24. — En temps de paix, les inscrits âgés de vingt-cinq à trente-cinq ans non présents au service, et bien qu'ayant déjà accompli les obligations inscrites à l'article précédent, peuvent être convoqués pour deux périodes

d'exercices, chacune d'une durée de quatre semaines au plus, d'après des ordres du ministre de la Marine.

Les convocations ont lieu, soit par voie d'affiches, soit par la notification, au domicile des intéressés, d'ordres individuels de route.

ART. 25. — Tout homme soumis à la loi du recrutement, qui devient inscrit définitif, conformément à l'article 18 ci-dessus, avant l'âge de trente ans, est immédiatement levé s'il n'a pas accompli effectivement une durée de service au moins égale à celle exigée des inscrits. Il est maintenu au service jusqu'à ce qu'il ait complété cette durée, sans toutefois pouvoir être renvoyé dans ses foyers avant un an de présence dans l'armée de mer.

S'il n'est pas levé ou, dans le cas contraire, lors de son renvoi dans ses foyers, il est placé, au point de vue des obligations militaires, dans la position correspondante à son âge, la période obligatoire comptant pour lui, soit à partir de vingt et un ans, soit à compter du jour de son engagement, s'il a accompli son service dans l'armée de terre en qualité d'engagé volontaire.

L'exemption, l'ajournement ou le classement dans les services auxiliaires, précédemment prononcé par le conseil de revision, de même que la réforme prononcée dans l'armée de terre ou dans les troupes coloniales, est sans effet à l'égard des obligations de service de l'inscrit dans l'armée de mer.

ART. 26. — Les naturalisés Français qui, avant leur passage devant le conseil de revision, deviennent inscrits définitifs, ne sont soumis qu'aux obligations militaires correspondant à leur âge, la période obligatoire commençant à compter pour eux de l'âge de vingt et un ans.

Si l'inscription définitive a lieu avant l'accomplissement de la période de service effectif exigée des inscrits, ils sont levés pour achever cette période, sans toutefois pouvoir être envoyés dans leurs foyers avant un an de présence dans l'armée de mer.

ART. 27. — Les dispositions des chapitres 2 et 3 du

présent titre, relatives à l'exemption et à la dispense, sont applicables dans les cas prévus aux articles 22, 25 et 26.

Art. 28. — Ne compte pas dans l'accomplissement des obligations militaires imposées par la présente loi, le temps pendant lequel un inscrit maritime, astreint auxdites obligations, a subi la peine de l'emprisonnement en vertu d'un jugement ou d'une décision disciplinaire, si cette peine a eu pour effet de l'empêcher d'accomplir, au moment fixé, tout ou partie des périodes d'activité qui lui sont imposées par la présente loi ou par les réadmissions auxquelles il a souscrit.

Il est tenu de remplir ses obligations d'activité, à l'expiration de sa peine, si le temps non accompli porte sur la durée de service actif ou d'une réadmission, et à l'époque déterminée par le ministre de la Marine, si ce temps se rapporte à un rappel pour exercices.

CHAPITRE II

EXEMPTIONS

Art. 29. — Les inscrits que leurs blessures ou infirmités rendent impropres à tout service dans l'armée de mer sont réformés par une commission de réforme siégeant dans chaque port, chef-lieu d'arrondissement, et exemptés de toute obligation militaire.

Lorsque les infirmités sont évidentes, la commission peut statuer sur le vu d'une constatation faite, suivant les formes prescrites par un arrêté ministériel, dans le quartier où doit avoir lieu la levée.

Lorsque la Commission statue sur la réforme d'un homme en activité de service, elle déclare si les blessures ou infirmités ont l'origine prévue au paragraphe 6 de l'article 30.

Les inscrits que leurs blessures ou infirmités rendent seulement impropres au service à la mer ne sont pas

réformés mais déclarés exclusivement utilisables dans un service de la marine à terre. Ils demeurent soumis aux mêmes obligations militaires que les autres inscrits; toutefois, la durée et les conditions de leur service effectif, en temps de paix, sont déterminées par le ministre de la Marine suivant les besoins du service.

CHAPITRE III

DISPENSE DU SERVICE ACTIF

ART. 30. — En temps de paix, après une année passée à la disposition permanente et immédiate du ministre de la Marine, sont envoyés en congé illimité, dans leurs foyers, sur leur demande :

1° L'aîné d'orphelins de père et de mère ou l'aîné d'orphelins de mère dont le père est légalement déclaré absent ou interdit;

2° Le fils unique ou l'aîné des fils, ou, à défaut de fils ou de gendre, le petit-fils unique ou l'aîné des petits-fils d'une femme actuellement veuve ou d'une femme dont le mari a été légalement déclaré absent ou interdit, ou d'un père aveugle ou entré dans sa soixante-dixième année;

3° Le fils unique ou l'aîné des fils d'une famille de sept enfants au moins.

Dans les cas prévus par les trois paragraphes précédents le frère puîné jouira de la dispense si le frère aîné est aveugle ou atteint de toute autre infirmité incurable qui le rend impotent.

4° Le plus âgé des deux frères atteints la même année par la levée permanente;

5° Celui dont un frère sera présent sous les drapeaux au moment de la levée;

6° Celui dont le frère sera mort en activité de service ou aura été réformé ou admis à la retraite pour blessures reçues dans un service commandé ou pour infirmités contractées dans les armées de terre ou de mer;

7° Celui dont un frère, inscrit maritime provisoire ou définitif, a disparu en mer, étant embarqué sur un bâtiment français ou est mort des suites du naufrage d'un bâtiment français.

La dispense accordée conformément aux paragraphes 5, 6 et 7 ci-dessus ne sera appliquée qu'à un seul frère pour un même cas, mais elle se répétera dans la même famille autant de fois que les mêmes droits s'y reproduiront.

Les demandes sont adressées au maire de la commune où l'inscrit est domicilié et transmises par lui au chef du quartier.

Les enfants naturels reconnus par le père ou par la mère ne pourront bénéficier des dispositions précédentes que s'ils remplissent effectivement les devoirs de soutiens indispensables de famille.

Dans ce dernier cas, leurs droits à une dispense devront être établis, comme il est dit à l'article 32 ci-après.

Les inscrits ayant bénéficié de l'une des dispenses énumérées au présent article resteront soumis aux obligations de l'article 24.

Art. 31. — Le droit aux dispenses prévues à l'article précédent est établi, sur pièces justificatives, par le chef du service de l'inscription maritime du quartier des inscrits intéressés.

Il est révocable en cas d'erreur ultérieurement reconnue.

Le temps passé dans ce cas, en position de dispense, compte dans les mêmes conditions que celui passé en état de sursis, à moins qu'il n'y ait lieu à l'application de l'article 68 ci-après.

Art. 32. — En temps de paix, après une année passée à la disposition permanente et immédiate du ministre de la Marine, peuvent être renvoyés en congé illimité dans leurs foyers, sur leur demande, les inscrits atteints par la levée permanente qui remplissent effectivement les devoirs de soutiens indispensables de famille.

Leurs demandes sont adressées au maire de la commune où l'inscrit est domicilié et transmises par lui au chef de quartier, avec l'avis motivé du conseil municipal.

Elles doivent comprendre à l'appui :

1° Un relevé des contributions payées par la famille, certifié par le percepteur;

2° Un avis motivé de trois pères de famille, résidant dans la commune, ayant un fils au service ou, à défaut, dans la réserve, et jouissant de leurs droits civils et politiques.

Les dispenses sont accordées par les préfets maritimes, suivant les ordres généraux du ministre de la marine.

Les inscrits qui en auront bénéficié resteront soumis aux obligations inscrites à l'article 24.

Art. 33. — Les inscrits en cours de service devenus, postérieurement à leur incorporation, les soutiens indispensables de leur famille, peuvent, après enquête et lorsqu'ils ont accompli au moins une année de service, être renvoyés dans leurs foyers en position de dispense exceptionnelle, jusqu'à l'expiration de la durée de leur service actif.

La décision est prise, dans ce cas, par les préfets maritimes ou par les commandants en chef des escadres, pour les hommes qui ont accompli plus de deux années de service, et par le ministre pour ceux qui n'ont pas dépassé ce temps d'activité.

Art. 34. — Les dispenses accordées en vertu des deux articles précédents sont révoquées par décision du préfet maritime, s'il est établi, après enquête, que les titulaires ne sont pas soutiens de famille effectifs. Toutefois, ces derniers sont laissés dans leurs foyers s'il ne leur reste pas une année de service à faire pour compléter, à partir du premier jour de leur période obligatoire, le temps de présence exigé des autres inscrits.

Art. 35. — En temps de paix, les inscrits maritimes titulaires du diplôme supérieur, après avoir suivi les cours de la section de la marine marchande institués dans le

écoles supérieures de commerce reconnues par l'État, sont, après un an de présence sous les drapeaux, renvoyés, sur leur demande, dans leurs foyers, en position de dispense, jusqu'à l'expiration de leur service actif.

Pour jouir du bénéfice de cette disposition, ils doivent être compris dans le premier tiers de la liste, par ordre de mérite, des élèves français ayant obtenu, pendant tout le cours de leur scolarité, 60 p. 100 au moins du total des points que l'on peut obtenir d'après les règlements de ces écoles.

La dispense est accordée dans les mêmes conditions aux inscrits maritimes titulaires du diplôme d'élève de la marine marchande. Toutefois, ceux de ces derniers qui, à l'âge de vingt-six ans, n'auraient pas obtenu le brevet de capitaine au long cours de première ou de deuxième classe seront, qu'ils aient terminé ou non la période du service obligatoire, levés pour accomplir le temps de présence effective exigé des autres inscrits, sauf déduction du temps déjà passé par eux sous les drapeaux.

Art. 36. — Les inscrits maritimes, visés par les articles 30, 32, 33 et 35, qui n'auraient pas satisfait, dans le cours de leur année de service, aux conditions de conduite et d'instruction professionnelle déterminées par le ministre de la marine, seront tenus d'accomplir intégralement le temps de présence effective exigé des autres inscrits.

Art. 37. — A l'expiration des cinq premières années de leur période obligatoire, les hommes qui ont joui d'une dispense passent dans la disponibilité comme les autres inscrits.

Le fait d'être ou d'avoir été titulaire d'une dispense n'exempte pas de l'obligation d'accomplir les exercices prévus à l'article 24.

CHAPITRE IV

DEVANCEMENT D'APPEL. — RÉADMISSION DES INSCRITS. — RENONCIATION A LA DISPENSE. — CADRE DE MAISTRANCE

ART. 38. — Tout inscrit définitif âgé de plus de dix-huit ans, ayant au moins la taille de 1 m. 54, reconnu apte à faire un bon service, peut être admis à devancer l'époque à laquelle il aurait été appelé.

Sa période obligatoire court, dans ce cas, du jour de sa levée anticipée.

ART. 39. — Pendant toute la durée de son assujettissement, à partir du jour de l'expiration de la période de service effectif exigée pour être envoyé en congé illimité, l'inscrit définitif peut être réadmis au service pour des périodes isolées ou immédiatement successives de deux, trois, quatre ou cinq ans.

Il peut, pendant la dernière année qu'il passe au service en vertu d'un lien antérieur, obtenir d'être réadmis à partir de l'époque où cessera ce lien et contracter par avance l'obligation nouvelle qui résultera de cette réadmission.

Les réadmissions peuvent donner droit à des primes dont la quotité et le mode de payement sont déterminés par des décrets.

ART. 40. — Le dispensé peut être admis à renoncer à sa dispense avant l'époque prévue au premier paragraphe de l'article précédent.

S'il se trouve dans l'année qui précède ladite époque, il doit contracter un lien de réadmission dans les conditions prévues au second paragraphe du même article.

Si cette année n'est pas commencée, il doit rester au service jusqu'à l'expiration de la cinquième année de sa période de service actif.

ART. 41. — Les officiers mariniers qui s'engagent à rester au service après la période soit de service actif, soit de réadmission, qu'ils accomplissaient au moment de

leur nomination comme officiers mariniers, peuvent être admis, sur leur demande, dans le cadre de maistrance de la flotte qui comprend l'effectif permanent des officiers mariniers de toutes spécialités. Ils contractent par ce fait le lien spécial applicable à tous ceux qui sont incorporés dans ledit cadre.

L'admission dans le cadre de maistrance entraîne, pour l'officier marinier, l'obligation de servir l'État jusqu'à ce qu'il ait reçu notification, soit de l'acceptation de sa démission par le ministre, soit de sa radiation d'office du cadre.

En temps de paix, la demande de radiation du cadre de maistrance faite par un officier marinier se trouvant en disponibilité dans ses foyers et non atteint par un ordre de rappel, doit être toujours acceptée. Si la demande de radiation est faite par un officier marinier en activité de service ou atteint par un ordre de rappel, l'effet peut en être suspendu jusqu'au terme de la campagne commencée et jusqu'à l'expiration de la troisième année de la période de service en cours ou à accomplir.

L'acceptation de la demande de radiation doit avoir lieu, dans le premier cas, un mois au plus après la remise de ladite demande à l'autorité maritime, et dans le second cas un mois après l'accomplissement des deux conditions d'embarquement et de service indiquées ci-dessus.

En temps de guerre, la radiation peut être indéfiniment refusée.

L'officier marinier ne peut être rayé d'office du cadre de maistrance qu'à la suite, soit d'une condamnation criminelle ou correctionnelle, soit d'une décision prise par le ministre sur l'avis conforme d'un conseil de discipline dont la composition est fixée par décret, soit enfin d'admission à la retraite.

Les autres dispositions organiques du cadre de maistrance sont réglées par un décret.

CHAPITRE V

RAPPEL ET MOBILISATION. NON DISPONIBLES

ART. 42. — Les inscrits à la disposition du ministre sont, au point de vue de leur rappel au service, classés en trois catégories :

a. Inscrits en sursis de levée et en congé illimité;

b. Inscrits jouissant d'une dispense;

c. Inscrits en disponibilité.

Leur rappel a lieu, selon le degré d'urgence, soit par voie d'affiches, soit par la notification au domicile des intéressés d'ordres individuels de route.

Il s'effectue par mesure générale et en suivant, pour la priorité, l'ordre des catégories; toutefois, suivant les besoins, l'appel peut ne comprendre dans la dernière catégorie appelée qu'une ou plusieurs spécialités.

ART. 43. — Les inscrits maritimes qui se trouvent dans la position de réserve sont répartis, au point de vue de la mobilisation, en cinq catégories :

d. Inscrits âgés de moins de trente ans;

e. Inscrits âgés de trente à trente-cinq ans;

f. Inscrits âgés de trente-cinq à quarante ans;

g. Inscrits âgés de quarante à quarante-cinq ans;

h. Inscrits âgés de quarante-cinq à cinquante ans.

Le décret de mobilisation en vertu duquel les inscrits qui font l'objet du présent article sont appelés sous les drapeaux s'applique également aux inscrits à la disposition du ministre, quand ces derniers n'ont pas été rappelés avant sa promulgation.

La mobilisation s'opère comme il est prévu pour le rappel au deuxième paragraphe de l'article 42.

Elle peut être totale ou partielle; dans ce dernier cas, elle s'effectue en suivant l'ordre de priorité des catégories définies au premier paragraphe du présent article.

ART. 44. — L'appel par affiche oblige tous les inscrits

non embarqués à se présenter immédiatement devant l'autorité désignée par l'affiche.

Les inscrits rappelés ou mobilisés qui se trouvent embarqués sur des bâtiments présents dans un port de France sont immédiatement débarqués.

Toutefois, si les circonstances le permettent et si les intérêts en cause l'exigent, le ministre de la Marine peut apporter certains tempéraments à cette règle.

ART. 45. — Les inscrits maritimes fixés dans les colonies françaises ou à l'étranger doivent, aussitôt que l'avis de mobilisation parvient à leur connaissance ou leur est notifié par l'autorité maritime ou consulaire dans le ressort de laquelle se trouve le lieu de leur résidence, se mettre à la disposition de ladite autorité. Ceux qui naviguent sous pavillon étranger doivent se présenter à l'autorité maritime ou consulaire du premier port où leur bâtiment fait escale.

Ces autorités se conforment, pour la destination à donner aux inscrits mobilisables, aux instructions du ministre de la marine.

ART. 46. — Le rappel et la mobilisation font toujours l'objet d'un ordre spécial à l'égard des inscrits qui ne se trouvent pas dans la métropole. Cet ordre indique à quelles catégories d'inscrits, pour quelles espèces de bâtiments, s'il y a lieu, dans quels ports, contrées ou colonies et en quelles circonstances il est applicable.

L'exécution dudit ordre peut toujours être assurée par le commandant en chef d'une force navale ou le commandant d'un bâtiment de l'État présent sur les lieux.

Le rappel et la mobilisation des capitaines au long cours et des mécaniciens qui ont été chargés, pendant une année au moins, à bord des bâtiments de commerce, de la conduite d'une machine d'une puissance indiquée de 1 200 chevaux ou plus, ont toujours lieu par décision ministérielle ou décret spécial.

ART. 47. — En cas de rappel ou de mobilisation, aucun inscrit ne peut se prévaloir de la fonction ou de l'emploi

qu'il occupe pour se soustraire aux obligations de la catégorie à laquelle il appartient.

Sont seuls autorisés à ne pas rejoindre immédiatement, en cas de convocation par voie d'affiches, les inscrits employés dans certains services important à la défense nationale et à l'intérêt public maritime, et qui seront déterminés par décret.

Ces inscrits, dits non disponibles, sont considérés comme mobilisés à partir du jour de l'apposition des affiches; ils ne sont mis en route que sur un ordre spécial du ministre.

TITRE IV

ÉTAT SPÉCIAL DES INSCRITS

ART. 48. — La profession de marin et l'industrie de la pêche, pratiquées par les inscrits dans les conditions et les limites prévues à l'article 1er, comme le droit de vendre les produits par eux pêchés ou récoltés, ne comportent à leur charge ni droit de patente ni redevance personnelle d'aucune sorte.

ART. 49. — Les concessions temporaires de parties de plages aux inscrits définitifs, femmes, veuves et orphelines non mariées d'inscrits définitifs, pour l'établissement de pêcheries mobiles formées de filets ou de lignes munies d'hameçons et ayant pour objet la pêche du poisson ou la capture des oiseaux de mer, sont gratuites.

Sont également gratuites les mêmes concessions faites aux inscrits définitifs, lorsqu'elles ont pour objet le parquage des coquillages ou crustacés provenant de leur propre pêche.

Toutes les autres pêches donnent lieu à la perception, au profit de la caisse des invalides de la marine, des redevances prévues par l'article 2 de la loi du 20 décembre 1872.

ART. 50. — Les inscrits ont droit, sur les fonds de la

caisse des invalides de la marine, à des pensions et secours dont la quotité et le mode de concession sont fixés par les actes organiques de cet établissement.

Art. 51. — L'inscription provisoire d'un mineur, faite dans les formes prescrites par l'article 10, lui confère capacité pour tous les actes ultérieurs de la vie maritime (inscription définitive, devancement d'appel, engagement sur les navires du commerce, règlement à l'amiable ou judiciaire de toutes créances en résultant), pourvu qu'ils aient lieu avec le concours du chef de service de l'inscription maritime.

Toutefois, cette capacité cesse si le père ou tuteur ou, à défaut, le juge de paix, retire son autorisation par une déclaration signifiée au chef de service de l'inscription maritime.

Art. 52. — L'inscrit qui n'est pas en activité de service ou en congé de durée définie et qui ne fait pas partie du cadre de maistrance peut se marier sans autorisation.

Art. 53. — L'inscrit définitif qui n'est pas embarqué sur un navire français doit se tenir en mesure de répondre immédiatement à un ordre personnel ou général d'appel. Son absence du dernier lieu précis de résidence qu'il a signalé à cet effet, soit au chef de service de l'inscription maritime ou au syndic des gens de mer s'il se trouve dans la circonscription d'un quartier, soit au commandant de la gendarmerie s'il réside dans l'intérieur, soit enfin au consul s'il est à l'étranger, ne le met pas à l'abri des pénalités applicables à l'inexécution dudit ordre et prévues aux articles 73 et 76.

Il est tenu, de plus, sous les peines prévues aux articles 81 et 82 de la présente loi, de se conformer aux dispositions énoncées dans les deux articles suivants.

Art. 54. — Tout inscrit définitif qui se déplace pour une durée excédant un mois doit en faire la déclaration à l'autorité visée au premier paragraphe de l'article précédent, dans la circonscription qu'il quitte, et de plus, se présenter, dans les deux mois qui suivent le jour de

son départ, à la même autorité dans le lieu d'arrivée, le tout sans préjudice de la responsabilité permanente qui pèse sur lui conformément au paragraphe sus-indiqué.

Art. 55. — Tout inscrit définitif qui se rend à l'étranger pour y établir sa résidence doit en faire la déclaration au chef de service de l'inscription maritime.

Aucun inscrit définitif ne peut naviguer sous pavillon étranger sans l'autorisation du ministre de la Marine ou de ses délégués.

Soit qu'il réside à l'étranger, soit qu'il navigue sur un bâtiment étranger, il doit informer l'autorité française de la localité où il se trouve, de ses mouvements d'embarquement et de débarquement, départs, destinations et retours. L'autorité consulaire informe de ces mutations le chef du quartier d'inscription.

Art. 56. — Sous les drapeaux, les inscrits appelés, rappelés ou mobilisés sont soumis à toutes les obligations imposées aux marins en activité par les lois et règlements en vigueur.

Ils sont justiciables des tribunaux militaires de l'armée de mer, en temps de paix comme en temps de guerre.

1° En cas de mobilisation, à partir du jour de leur appel à l'activité jusqu'à celui où ils sont congédiés.

2° Hors le cas de mobilisation, lorsqu'ils sont appelés, rappelés ou convoqués pour accomplir une période d'exercices, depuis l'instant de leur réunion en détachement pour rejoindre, ou de leur arrivée à destination s'ils rejoignent isolément, jusqu'au jour où ils sont congédiés.

3° Lorsqu'ils sont placés dans les hôpitaux civils, militaires ou maritimes; lorsqu'ils voyagent comme marins appartenant au service, sous la conduite de la force publique; qu'ils se trouvent détenus dans les établissements, prisons et pénitenciers maritimes ou qu'ils subissent à leur corps une peine disciplinaire.

Toutefois, les circonstances atténuantes pourront être accordées, alors même que le code de justice militaire

pour l'armée de mer n'en prévoit pas, aux inscrits qui, n'ayant pas trois mois de présence sous les drapeaux, se trouveront dans l'une des positions indiquées aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus.

ART. 57. — L'inscrit maritime en congé illimité ou renvoyé dans ses foyers avec dispense exceptionnelle est considéré, sous tous les rapports, comme un marin en congé.

ART. 58. — L'inscrit maritime est soumis à la loi pénale militaire et justiciable des juridictions militaires pour les crimes et délits prévus et punis par les articles du code de justice militaire pour l'armée de mer, énumérés dans le tableau A annexé à la présente loi, lorsque, après avoir été appelé sous les drapeaux et renvoyé dans ses foyers, il se trouve en disponibilité ou, qu'étant dans la période de réserve, il a quitté le service depuis moins de six mois.

L'application de ces articles est faite aux inculpés sous la réserve des dispositions spéciales indiquées audit tableau.

ART. 59. — Lorsqu'un inscrit congédié du service est revêtu de l'uniforme réglementaire, il doit à tout supérieur hiérarchique en uniforme les marques extérieures de respect prescrites par les règlements maritimes et il est considéré, sous tous les rapports, comme un marin en congé.

ART. 60. — Tout inscrit définitif revêtu de l'uniforme réglementaire, qui se trouve dans un rassemblement tumultueux et contraire à l'ordre public et qui y demeure contrairement aux ordres des agents de l'autorité ou de la force publique, est passible des peines édictées à l'article 304 du code de justice militaire pour l'armée de mer.

Dans ce cas, la peine de la réduction de grade ou de classe est remplacée par un emprisonnement de deux mois à six mois, et celle de l'inaptitude à l'avancement par un emprisonnement de six mois à deux ans.

TITRE V

MOUSSES. — INSCRITS ALGÉRIENS INSCRITS COLONIAUX

ART. 61. — Le ministre de la Marine peut, dans la mesure où les besoins du recrutement le rendent utile et sous la dénomination de mousses, admettre dans les équipages, sans lien d'engagement défini, des jeunes gens, inscrits ou non, âgés de moins de seize ans, munis du consentement de leur père ou tuteur ou, à défaut, du juge de paix et pourvus du certificat d'études primaires.

Pendant la durée de leur présence au service, ces jeunes gens sont soumis au régime militaire.

Ils sont remis à leur famille lorsque celle-ci les réclame. Toutefois, ils peuvent être retenus jusqu'après entier accomplissement d'une peine qu'ils auraient encourue.

Ils peuvent être renvoyés d'office à toute époque.

Les parents sont tenus au remboursement des frais d'entretien et d'instruction dans les termes de l'engagement souscrit par eux lors de l'admission de leur enfant.

Le temps passé dans les équipages de la flotte en qualité de mousse ne compte pas dans la durée du service militaire exigée par les lois en vigueur.

ART. 62. — Les inscrits portés sur la matricule des gens de mer en Algérie et domiciliés dans cette possession au moment de la levée sont soumis aux mêmes règles que les inscrits de la métropole.

Toutefois, dans l'intérêt de la colonisation, ces marins sont envoyés en congé illimité après un an de présence effective sous les drapeaux, si leur conduite n'a pas laissé à désirer et s'ils ont satisfait aux conditions d'instruction militaire déterminées par le ministre de la marine.

Ceux d'entre eux qui transportent leur établissement en France doivent compléter, dans les équipages de la flotte, la durée du service effectif exigé des inscrits de la

métropole, sans toutefois pouvoir être levés à cette fin après l'âge de vingt-neuf ans, ni retenus au delà de celui de trente ans.

ART. 63. — Les dispositions qui régissent l'inscription maritime dans la métropole sont applicables aux colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Réunion, de la Guyane et de Saint-Pierre et Miquelon.

Dans les autres colonies, le régime de l'inscription maritime est, lorsqu'il y a lieu, institué et réglé par des décrets contresignés par les ministres chargés des services de la marine et des colonies.

TITRE VI

ADMINISTRATION. — COMPTABILITÉ ET CONTENTIEUX DE L'INSCRIPTION MARITIME

ART. 64. — Le territoire baigné par les eaux soumises, conformément à l'article Ier, au régime de l'inscription maritime est réparti en arrondissements.

Les arrondissements sont divisés en sous-arrondissements, les sous-arrondissements en quartiers, les quartiers en syndicats composés chacun d'un certain nombre de communes.

Chaque port militaire est le chef-lieu d'un arrondissement.

Le quartier est le centre administratif de l'inscription maritime pour les communes comprises dans la circonscription.

La répartition ci-dessus est fixée par arrêté du ministre de la Marine.

ART. 65. — Le préfet maritime a, dans le ressort de son arrondissement, la direction supérieure du service de l'inscription maritime.

ART. 66. — Les matricules de l'inscription maritime visées à l'article 2 de la présente loi sont tenues au chef-lieu de chaque quartier.

Les mouvements d'embarquement et de débarquement y sont enregistrés d'après le rôle d'équipage dont les bâtiments du commerce sont obligatoirement munis.

Un extrait de la matricule est tenu par chaque syndic pour les gens de mer de son syndicat.

ART. 67. — En Algérie et aux colonies, la direction du service des quartiers d'inscription maritime est centralisée par établissement d'outre-mer.

ART. 68. — Les décisions relatives à l'inscription soit provisoire, soit définitive, à la radiation des renonciataires et aux obligations des inscrits sont susceptibles de recours de la part des intéressés devant le ministre. Les décisions du ministre peuvent être attaquées devant le Conseil d'État.

Les recours n'ont pas d'effet suspensif.

Les décisions du préfet maritime et du ministre, prises conformément aux articles 32, 33 et 34, comme celles des commissions de réforme prévues à l'article 29, ne sont pas susceptibles de recours.

TITRE VII

DISPOSITIONS PÉNALES

ART. 69. — Toutes fraudes ou manœuvres par suite desquelles un inscrit définitif n'est pas compris dans la levée permanente ou toute autre levée qui devrait l'atteindre, sont déférées aux tribunaux ordinaires et punies d'un emprisonnement d'un mois à un an sans préjudice de peines plus graves en cas de faux.

Si les fraudes ou manœuvres ont pour effet de soustraire l'inscrit à une mobilisation ou à un appel en temps de guerre, la peine applicable est celle portée par l'article 73 pour le délit d'insoumission; l'affichage du nom prescrit par le même article est effectué à la diligence de l'autorité maritime.

Les auteurs ou complices sont punis des mêmes peines.

Le temps pendant lequel l'inscrit a été soustrait à l'action des levées ou aux convocations pour exercice ne compte ni dans la période obligatoire, ni dans celle du service effectif exigé.

Art. 70. — Tout inscrit maritime prévenu de s'être rendu impropre au service militaire, soit temporairement, soit d'une manière permanente dans le but de se soustraire aux obligations imposées par la présente loi, est déféré aux tribunaux sur la demande des autorités maritimes. S'il est reconnu coupable, il est puni d'un emprisonnement d'un mois à un an.

A l'expiration de sa peine, il est mis à la disposition du ministre de la Marine pour tout le temps du service militaire qu'il doit à l'État et envoyé dans un corps disciplinaire.

La peine portée au présent article est prononcée contre les complices.

Si les complices sont des médecins, des officiers de santé ou des pharmaciens, la durée de l'emprisonnement est pour eux de deux mois à deux ans, indépendamment d'une amende de 200 à 1000 francs qui peut être aussi prononcée et sans préjudice de peines plus graves dans les cas prévus par le code pénal.

Art. 71. — Les médecins militaires ou civils qui, appelés à donner leur avis, ont reçu des dons ou agréé des promesses pour être favorables aux inscrits qu'ils doivent examiner, sont punis d'un emprisonnement de deux mois à deux ans.

Cette peine leur est appliquée, soit qu'au moment des dons ou promesses ils aient déjà été désignés pour donner leur avis, soit que ces dons ou promesses aient été agréés en prévision des fonctions qu'ils auraient à remplir.

Il leur est défendu, sous la même peine, de rien recevoir même pour une exemption ou une dispense justement prononcée.

Ceux qui leur ont fait des dons ou promesses sont punis de la même peine.

ART. 72. — Tout fonctionnaire ou officier public, civil ou militaire, qui, sous quelque prétexte que ce soit, a autorisé ou admis des exclusions, exemptions, dispenses ou sursis autres que ceux déterminés par la présente loi, ou qui aura donné arbitrairement une extension quelconque, soit à la durée, soit aux règles ou conditions des levées, des devancements d'appel, des réadmissions ou des règles d'assujettissement du cadre de maistrance sera reconnu coupable d'abus d'autorité et puni des peines portées dans l'article 185 du code pénal, sans préjudice de peines plus graves prononcées par ce code dans les autres cas qu'il a prévus.

ART. 73. — Tout inscrit définitif non embarqué et atteint par la levée permanente au lieu de résidence duquel un ordre de route a été régulièrement notifié et qui n'est pas arrivé à sa destination au jour fixé par cet ordre est, après un délai d'un mois en temps de paix et de deux jours en temps de guerre et hors le cas de force majeure, puni comme insoumis d'un emprisonnement d'un mois à un an en temps de paix, et de deux à cinq ans en temps de guerre. Dans ce dernier cas, à l'expiration de sa peine, il est envoyé dans un corps disciplinaire.

En temps de guerre les noms des insoumis sont affichés dans toutes les communes du canton de leur domicile ; ils restent affichés pendant toute la durée de la guerre. Le condamné pour désertion ou insoumission en temps de guerre est, en outre, privé de ses droits électoraux.

Ces dispositions sont applicables à tout inscrit levé, soit après un sursis, soit après cessation d'une dispense, soit sur sa demande, qui, sans motifs légitimes, n'est pas arrivé à sa destination dans le délai fixé par sa feuille de route.

En cas d'absence du lieu de résidence signalé, la notification de l'ordre de route est valablement faite en France, au maire de la commune dudit lieu de résidence. A l'étranger, le consul dresse procès-verbal des recherches qu'il a faites et de l'absence qu'il a constatée.

A l'égard des appelés, le délai d'un mois sera porté :

1° A deux mois, s'ils demeurent en Tunisie ou en Europe;

2° A six mois, s'ils demeurent dans tout autre pays.

En temps de guerre, les délais ci-dessus seront diminués de moitié.

L'insoumis est jugé par le Conseil de guerre permanent du port militaire dans le ressort duquel se trouve le lieu où il a été arrêté ou ramené.

Le temps pendant lequel l'inscrit levé d'office ou à sa demande a été insoumis ne compte pas dans les années de service exigées.

La prescription contre l'action publique résultant de l'insoumission ne commence à courir que du jour où l'insoumis à atteint l'âge de cinquante ans.

ART. 74. — Lorsque l'inscrit levé est embarqué sur un navire français, la notification de l'ordre est faite simultanément au capitaine ou à celui qui le représente et à l'intéressé. Le capitaine est obligé, dans ce cas, de procéder dans les vingt-quatre heures au débarquement de l'appelé, sous peine d'une amende de 100 à 1000 francs, prononcée par le tribunal correctionnel. S'il n'y procède pas dans ce délai, l'appelé est délié de son engagement envers lui, et l'ordre suit son cours comme s'il avait été notifié à domicile.

L'ordre est valablement notifié au capitaine à l'égard de l'absent ou du déserteur.

ART. 75. — Quand l'inscrit levé est embarqué sur un navire étranger, l'ordre est également notifié audit inscrit et à son capitaine. Le chef du service de l'inscription maritime ou le consul prend les mesures nécessaires pour que cette double notification ait lieu et que le débarquement soit immédiatement obtenu.

Au cas où le débarquement ne serait pas effectué le jour même de la notification de l'ordre, comme dans celui où le capitaine étranger tenterait, par un appareillage ou autrement, de soustraire l'homme à la levée, le chef du

service de l'inscription maritime ou le consul ferait rechercher celui-ci suivant les formes usitées à l'égard des déserteurs.

L'ordre est valablement notifié au capitaine à l'égard de l'absent ou du déserteur.

Art. 76. — En temps de paix, les inscrits en congé illimité ou en disponibilité appelés au service pour quelque cause que ce soit, ainsi que les inscrits en position de réserve convoqués pour des manœuvres ou exercices, qui ne se seront pas rendus le jour fixé au lieu indiqué par les ordres d'appel ou affiches, seront passibles d'une punition disciplinaire.

En cas de récidive, les pénalités de l'article 73 ci-dessus concernant l'insoumission des inscrits atteints par la levée permanente seront applicables aux inscrits désignés au paragraphe précédent.

Il sera également infligé une punition disciplinaire :

1° Aux inscrits en retard d'une durée inférieure à celle prévue au premier paragraphe du même article;

2° Aux inscrits qui ne se sont pas présentés pour la levée permanente dans le mois qui a suivi l'époque fixée au deuxième paragraphe de l'article 21, à moins qu'il n'y ait lieu à l'application de l'article 69.

En temps de guerre ou en cas de mobilisation, les inscrits appelés qui ne se seront pas rendus au lieu indiqué par les ordres de route ou affiches seront déclarés insoumis après un délai de deux jours. Aux colonies ou à l'étranger, ce délai est augmenté du temps nécessaire pour rejoindre la destination assignée.

Les dispositions énoncées au deuxième paragraphe de l'article 73 sont applicables aux hommes désignés au précédent paragraphe.

Tout inscrit qui n'a pas rejoint, au jour indiqué pour des manœuvres ou exercices, peut être astreint à faire ou à compléter le temps de service pour lequel il était appelé.

Art. 77. — Quiconque est reconnu coupable d'avoir sciemment recélé ou pris à son service un insoumis est

puni d'un emprisonnement qui ne peut excéder six mois. Selon les circonstances la peine peut être réduite à une amende de 50 à 500 francs.

Quiconque est convaincu d'avoir favorisé l'évasion d'un insoumis est puni d'un emprisonnement d'un mois à un an.

La même peine est prononcée contre ceux qui, par des manœuvres coupables, ont empêché ou retardé le départ des inscrits.

Si le délit a été commis à l'aide d'un attroupement, la peine sera double.

Si le délinquant est fonctionnaire public, employé du gouvernement ou ministre d'un culte salarié par l'État, la peine peut être portée jusqu'à deux années d'emprisonnement, et il est, en outre, condamné à une amende qui ne pourra excéder 2000 francs.

ART. 78. — Les peines prononcées par les articles 71, 72 et 77 de la présente loi sont applicables aux tentatives de délits prévus par ces articles.

ART. 79. — Dans tous les cas non prévus par les dispositions précédentes, les tribunaux civils ou les tribunaux militaires de l'armée de mer appliqueront les lois pénales ordinaires aux délits auxquels pourra donner lieu l'exécution des dispositions de la présente loi.

Lorsque la peine de l'emprisonnement est prononcée par la présente loi, les juges peuvent, sauf dans les cas prévus par les articles 73 et 76 ci-dessus, user de la faculté exprimée par l'article 463 du code pénal.

ART. 80. — Les crimes et délits prévus à l'article 58 ci-dessus et énumérés dans le tableau A annexé à la présente loi sont punis des peines portées par les articles visés par ce tableau; il pourra toutefois être accordé des circonstances atténuantes, alors même que le code de justice militaire pour l'armée de mer ne les prévoit pas, aux hommes ayant moins de trois mois de présence sous les drapeaux.

En temps de guerre, aucune circonstance atténuante n'est admise.

ART. 81. — Tout inscrit définitif, non embarqué, âgé de vingt à quarante ans qui, se déplaçant en France, en Algérie et aux colonies pour plus d'un mois, n'a pas fait les déclarations prévues à l'article 54 de la présente loi, est passible d'une punition disciplinaire de trois à huit jours de prison.

La même peine est applicable aux inscrits définitifs de tout âge qui résident à l'étranger ou sont autorisés à naviguer sous pavillon étranger, s'ils omettent d'informer les autorités consulaires de leurs déplacements, mouvements d'embarquement et de débarquement, départs, destinations et retours, ainsi que le prescrivent les articles 54 et 55 de la présente loi.

La punition ci-dessus est infligée en France, en Algérie et aux colonies par le préfet maritime, sur la proposition du chef du service de l'inscription maritime; à l'étranger par l'autorité consulaire française.

Si, par suite de l'omission prévue au second paragraphe, l'inscrit définitif échappe à la levée permanente, à un rappel ou à une mobilisation, il lui est fait, suivant le cas, application des articles 69, 73 ou 76 ci-dessus.

ART. 82. — Tout inscrit définitif qui va résider en pays étranger sans en avoir fait la déclaration préalable à l'autorité maritime est puni d'un emprisonnement de quinze jours à deux mois en temps de paix et de deux à six mois en temps de guerre, sauf application des peines plus fortes qui seraient encourues lorsque, par le fait de son absence, l'inscrit n'aurait point obéi à un ordre de rappel ou de mobilisation.

Tout inscrit définitif qui navigue sous pavillon étranger, sans en avoir obtenu préalablement l'autorisation de l'autorité maritime ou consulaire, est puni, à moins qu'il ne prouve que son embarquement est résulté d'un cas de force majeure, en temps de paix, d'un emprisonnement d'un mois à un an, et en temps de guerre d'un emprisonnement d'un an à deux ans.

L'embarquement d'un inscrit sur un navire de com-

merce naviguant sous pavillon d'une puissance en guerre avec la France est puni d'un emprisonnement de deux ans à quatre ans.

Dans le cas de navigation sous pavillon de guerre ennemi, il est fait application de l'article 75 du code pénal.

Les inscrits maritimes, auteurs de faits visés au présent article, sont justiciables des conseils de guerre de la marine.

Des circonstances atténuantes pourront être accordées aux inscrits qui se trouveront dans l'une des positions prévues par le présent article; la réduction des peines s'opérera, le cas échéant, en suivant l'ordre de décroissance établi à l'article 87 ci-après.

Les délits précités ne sont considérés comme ayant été commis en temps de guerre que si le départ pour le pays étranger ou l'embarquement sur un navire étranger ont eu lieu postérieurement à la déclaration de guerre.

ART. 83. — Tout inscrit qui refuse de se présenter au bureau du chef de service de l'inscription maritime ou du syndic des gens de mer, lorsqu'il en est requis pour le service, est passible d'une punition disciplinaire de huit jours de prison au plus, prononcée par le préfet maritime sur la proposition du chef de service de l'inscription maritime.

ART. 84. — Tout inscrit âgé de vingt à cinquante ans et non présent au pavillon est tenu de présenter le fascicule de mobilisation qui lui a été délivré à toute réquisition des autorités maritime, militaire, civile ou judiciaire, sous peine d'une punition disciplinaire de huit jours de prison au plus, prononcée par le préfet maritime, sur la proposition du chef de service de l'inscription maritime.

ART. 85. — Tout inscrit réadmis, qui, étant sous les drapeaux, subit une condamnation à l'emprisonnement de trois mois au moins, est déchu de ses droits à toutes primes ou autres payes. Il est, à l'expiration de sa peine,

dirigé sur un corps disciplinaire, pour y terminer son service.

Dans les mêmes conditions, l'officier marinier est rayé du cadre de maistrance.

Art. 86. — Tout inscrit qui contracte un engagement dans un corps de troupe de l'armée de terre ou de la marine sans avoir préalablement obtenu sa radiation des matricules des gens de mer est puni disciplinairement.

Art. 87. — Lorsque, par application de la faculté accordée par les articles 56 et 80 de la présente loi, les tribunaux militaires de l'armée de mer auront admis des circonstances atténuantes en faveur des inculpés de crimes et délits pour lesquels le code de justice militaire pour l'armée de mer ne les prévoit pas, les peines prononcées par ce code seront modifiées ainsi qu'il suit :

Si la peine prononcée par la loi est celle de la mort, le conseil de guerre appliquera la peine des travaux forcés à perpétuité ou celle des travaux forcés à temps, sauf dans les cas prévus par les articles : 268, 283, 284, 292, 294, 297, 299, 300, 305, 306 et 307 du code de justice militaire pour l'armée de mer, où la peine appliquée sera celle de la détention. Dans le cas de l'article 298 dudit code, la peine appliquée sera celle des travaux forcés à perpétuité, des travaux forcés à temps ou de la détention, selon les circonstances.

Si la peine est celle des travaux à perpétuité, le conseil de guerre appliquera la peine des travaux forcés à temps ou celle de la réclusion.

Si la peine est celle des travaux forcés à temps, le conseil de guerre appliquera la peine de la réclusion ou celle de la dégradation militaire avec emprisonnement de deux à cinq ans.

Si la peine est celle de la détention ou de la réclusion le conseil de guerre appliquera la peine de la dégradation militaire avec emprisonnement de un à cinq ans.

Toutefois, si la peine prononcée par la loi est le maximum d'une peine afflictive, le conseil de guerre

pourra toujours appliquer le minimum de cette peine.

Si la peine est celle de la dégradation militaire, le conseil de guerre appliquera l'emprisonnement de trois mois à deux ans.

Si la peine est celle des travaux publics, le conseil de guerre appliquera un emprisonnement de deux mois à cinq ans.

Dans tous les cas où la peine de l'emprisonnement est prononcée par le code de justice militaire pour l'armée de mer, le conseil de guerre est autorisé à faire application de l'article 463 du code pénal, sans toutefois que la peine de l'emprisonnement puisse être remplacée par une amende.

Nonobstant toute réduction de peine par suite de l'admission de circonstances atténuantes, la peine de la destitution sera toujours appliquée par le conseil de guerre dans les cas où elle est prononcée par le code de justice militaire pour l'armée de mer.

TITRE VIII

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Art. 88. — La présente loi entrera en vigueur le premier jour du septième mois qui suivra celui de sa promulgation.

Art. 89. — Les inscrits maritimes actuellement concessionnaires à titre gratuit d'emplacements sur le domaine public maritime, en vue d'un objet autre que celui prévu aux deux premiers paragraphes de l'article 49, ne seront pas soumis au paiement de la redevance aussi longtemps que les concessions dont ils jouissent ne seront pas révoquées.

Art. 90. — Les dispositions des articles 10 et 61 relatives aux obligations scolaires ne s'appliqueront pas aux inscrits provisoires déjà immatriculés au moment de la mise en vigueur de la présente loi.

Art. 91. — Les dispositions pénales de l'ordonnance du 31 octobre 1784 concernant les classes, la loi du 3 brumaire an IV concernant l'inscription maritime, les articles 67 et 68 du décret-loi disciplinaire et pénal de la marine marchande du 24 mars 1852 et, en général, toutes les dispositions contraires à la présente loi, sont et demeurent abrogées.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des Députés, sera exécutée comme loi de 'État.

Fait à Paris, le 24 décembre 1896.

ANNEXE IV

Décret concernant le règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer.

(Du 21 février 1897.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de la Marine,
Vu la loi des 9 et 13 août 1791 ;
Vu l'article 225 du code de commerce ;
Vu les décrets des 23 mai 1858, 25 octobre 1862, 26 mai 1869, 28 octobre 1873, 4 novembre 1879 et 1er septambre 1884;
Le comité des inspecteurs généraux entendu;

DÉCRÈTE :

ART. 1er. — A partir du 1er juillet 1897, les bâtiments de la marine nationale, ainsi que les navires du commerce français, auront à se conformer au règlement ayant pour objet de prévenir les abordages, annexé au présent décret.

ART. 2. — A compter de cette même date du 1er juillet 1897, le décret et le règlement du 1er septembre 1884 sur la matière sont abrogés. Toutefois, l'article 10 dudit règlement reste provisoirement en vigueur,

mais seulement en ce qui concerne les bateaux de pêche.

ART. 3. — Le ministre de la Marine est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris le 21 février 1897.

FÉLIX FAURE

Par le président de la République :
Le ministre de la Marine,
G. BESNARD.

Règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer.

(Du 21 février 1897.)

PRÉLIMINAIRES

MISE EN VIGUEUR

A partir du 1er juillet 1897, le présent règlement devra être suivi par tous les navires de la marine nationale et par ceux du commerce dans les hautes mers et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux bâtiments de mer.

DÉFINITIONS. — NAVIRES A VOILES NAVIRES A VAPEUR

Dans les règles ci-après, tout navire à vapeur qui marche à la voile, et non à la vapeur, doit être considéré comme un navire à voiles, et tout navire qui marche à la vapeur, qu'il porte ou non des voiles, doit être considéré comme un navire à vapeur.

Le mot navire à vapeur doit comprendre tout navire mû par une machine.

Un navire fait route ou est en marche, dans le sens de ces règles, lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

RÈGLES CONCERNANT LES FEUX, ETC.

Visibilité.

Le mot visible, dans ces règles, lorsqu'il s'applique à des feux, veut dire visible par une nuit noire, avec une atmosphère pure.

FEUX

ART. 1er. — Les règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil, et pendant cet intervalle on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être pris pour un des feux prescrits.

Feux que doivent porter les bâtiments à vapeur.

ART. 2. — Un navire à vapeur faisant route doit porter :

a. Au mât de misaine ou en avant de ce mât, ou bien, si le navire n'a pas de mât de misaine, sur la partie avant du navire, à une hauteur au-dessus du plat-bord qui ne soit pas inférieure à 6 m. 10, et, si la largeur du navire dépasse 6 m. 10, à une hauteur du plat-bord au moins égale à cette largeur sans qu'il soit néanmoins nécessaire que cette hauteur au-dessus du plat-bord dépasse 12 mètres 19, un feu blanc brillant, disposé de manière à montrer une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 20 quarts ou rumbs du compas, soit 10 quarts ou rumbs de chaque côté du navire, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers de chaque bord ; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 5 milles.

b. A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumbs du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers

à tribord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

c. A bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumbs du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers à tribord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

d. Lesdits feux de côté, vert et rouge, doivent être munis, du côté du bâtiment, d'écrans s'avançant au moins 91 centimètres en avant du feu, de telle sorte que leur lumière ne puisse pas être aperçue de tribord devant pour le feu rouge, et de bâbord devant pour le feu vert.

e. Un navire à vapeur faisant route peut porter un feu blanc additionnel de même construction que le feu mentionné au paragraphe *a*. Ces deux feux devront être placés dans le plan longitudinal, de manière que l'un soit plus élevé que l'autre d'au moins 4 m. 57, et dans une position telle, l'un par rapport à l'autre, que le feu inférieur soit sur l'avant du feu supérieur. La distance verticale entre ces feux devra être moindre que leur distance horizontale.

Feux de navires à vapeur remorquant.

Art. 3. — Tout navire à vapeur remorquant un autre navire doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs brillants, placés verticalement à 1 m. 83 au moins l'un de l'autre, et lorsqu'il remorque plus d'un navire il doit porter un feu blanc brillant additionnel à 1 m. 83 au-dessus et au-dessous des deux précédents, si la longueur de la remorque, mesurée entre l'arrière du remorqueur et l'arrière du dernier navire remorqué, dépasse 183 mètres. Chacun de ces feux doit être de la même construction, du même caractère et placé dans la même position que le feu blanc mentionné à l'article 2 (*a*), à l'exception du feu additionnel qui peut être à une hauteur de 4 m. 27 au moins au-dessus du plat-bord.

Le remorqueur peut porter, en arrière de sa cheminée ou de son mât de l'arrière, un petit feu blanc sur lequel gouverne le bâtiment remorqué; mais ce feu ne doit pas être visible sur l'avant du travers du remorqueur.

Signaux de jour et de nuit à bord des navires qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre.

Art. 4. — *a*. Un navire qui, pour une cause accidentelle, n'est pas maître de sa manœuvre, doit, pendant la nuit, porter à la même hauteur que le feu blanc mentionné à l'article 2 (*a*), à l'endroit où ils seront le plus apparents, et, si le navire est à vapeur, à la place de ce dernier feu, deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre d'au moins 1 m. 83 et d'une intensité suffisante pour être visibles, tout autour de l'horizon, d'une distance d'au moins deux milles; pendant le jour ce même navire devra porter, sur une ligne verticale et à 1 m. 83 au moins de distance l'un de l'autre dans l'endroit où ils seront le plus apparents, deux ballons ou marques noirs de 61 centimètres de diamètre chacun.

b. Un navire employé à poser ou à relever un câble télégraphique doit porter, dans la même position que le feu blanc mentionné à l'article 2 (*a*) et, si c'est un navire à vapeur, à la place assignée à ce feu, trois feux placés sur une ligne verticale et à 1 m. 83 au moins l'un de l'autre. Le feu supérieur et le feu inférieur seront rouges, le feu du milieu blanc; ils auront une intensité suffisante pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. De jour, il devra porter, sur une même ligne verticale, à 1 m. 83 au moins l'une de l'autre, et placées dans l'endroit le plus apparent, trois marques de 61 centimètres au moins de diamètre chacune, dont la plus haute et la plus basse seront de forme sphérique et de couleur rouge, celle du milieu de forme biconique et de couleur blanche.

c. Les navires dont il est question dans le présent article

ne portent pas de feux de côté quand ils n'ont aucun sillage, mais ils doivent en avoir, s'ils ont de l'erre.

d. Les feux et les marques de jour prescrits par le présent article doivent être regardés par les autres navires comme des signaux indiquant que le bâtiment qui les montre n'est pas maître de sa manœuvre et ne peut, par conséquent, pas s'écarter de sa route.

Ces signaux ne sont pas des signaux de navire en détresse et demandant assistance; ces derniers signaux sont spécifiés à l'article 31.

Feux de navires à voiles.

ART. 5. — Tout navire à voiles qui fait route et tout navire remorqué doivent porter les feux prescrits à l'article 2 pour un navire à vapeur faisant route, à l'exception des feux blancs mentionnés dans ledit article, qu'ils ne doivent jamais porter.

Feux exceptionnels pour les petits navires.

ART. 6. — Toutes les fois que les feux de côté, vert et rouge, ne peuvent être fixés à leur poste comme cela a lieu à bord des petits bâtiments faisant route par mauvais temps, ces feux doivent être tenus sous la main, allumés et prêts à être montrés; si l'on s'approche d'un autre bâtiment ou si l'on en voit un qui s'approche, on doit montrer ces feux à leur bord respectif suffisamment à temps pour prévenir la collision, de telle sorte qu'ils soient bien apparents et que le feu vert ne puisse pas être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord, et, s'il est possible, de telle sorte qu'ils ne puissent être vus au delà de deux quarts sur l'arrière du travers de leur bord respectif.

Afin de rendre plus facile et plus sûr l'emploi de ces feux portatifs, les fanaux doivent être peints extérieurement de la couleur du feu qu'ils contiennent respectivement et doivent être munis d'écrans convenables.

Feux des petits bâtiments et des embarcations.

ART. 7. — Les navires à vapeur de moins de 40 tonneaux de jauge brute et les navires marchands à l'aviron ou à la voile de moins de 20 tonneaux de jauge brute, ainsi que les embarcations à l'aviron, lorsqu'ils font route, ne sont pas astreints à porter les feux mentionnés à l'article 2, *a*, *b* et *c*; mais, s'ils ne les portent pas, ils doivent être pourvus des feux suivants :

1° Les navires à vapeur de moins de 40 tonneaux doivent porter :

a. Sur la partie avant du navire, soit sur la cheminée, soit en avant de celle-ci, à l'endroit où il sera le plus apparent et à 2 m. 74 au moins au-dessus du plat-bord un feu blanc brillant construit et fixé comme il est prescrit à l'article 2 (*a*), et d'une intensité suffisante pour être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

b. Des feux de côté vert et rouge, construits et fixés comme il est prescrit à l'article 2 (*b*) et (*c*), et d'une intensité suffisante pour être visibles d'une distance d'au moins 1 mille, ou un fanal combiné pour montrer un feu vert et un feu rouge depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers de leur bord respectif. Ce fanal ne doit pas être à moins de 91 centimètres au-dessous du feu blanc.

2° Les petits navires à vapeur, tels que les embarcations que portent les bâtiments de mer, peuvent placer le feu blanc à moins de 2 m. 74 au-dessus du plat-bord, mais ce feu doit être au-dessus du fanal combiné mentionné au paragraphe 1er, *b*.

3° Les petits navires à l'aviron ou à la voile, de moins de 20 tonneaux, doivent avoir prêt, sous la main, un fanal muni d'une glace verte d'un côté et d'une glace rouge de l'autre côté, et, s'ils s'approchent d'un autre ou s'ils en voient un s'approcher, ils doivent montrer ce fanal assez à temps pour prévenir une collision, de telle

sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord.

4° Les embarcations à rames, lorsqu'elles marchent à l'aviron ou à la voile, doivent avoir prêt sous la main un fanal à feu blanc, qui sera montré temporairement assez à temps pour prévenir une collision.

Les navires dont il est question dans cet article ne sont pas obligés de porter les feux prescrits par l'article 4, *a*, et par l'article 2, dernier paragraphe.

Feux des bateaux-pilotes.

Art. 8. — Les bateaux-pilotes, quand ils sont en service à leur station de pilotage, ne doivent pas porter les feux exigés des autres navires; ils doivent porter en tête de mât un feu blanc visible tout autour de l'horizon et montrer un ou plusieurs feux provisoires d'une nature quelconque (*flare-up*) à de courts intervalles ne dépassant jamais quinze minutes.

S'ils s'approchent d'un autre navire ou s'ils en voient un s'approcher, ils doivent avoir leurs feux de côté allumés, prêts à servir, mais couverts, et les démasquer et les remasquer à de courts intervalles, pour indiquer la direction de leur cap; mais le feu vert ne doit paraître du côté de bâbord, ni le feu rouge du côté de tribord.

Un bateau-pilote, de la catégorie de ceux qui sont obligés d'accoster un navire pour mettre un pilote à bord, peut montrer le feu blanc au lieu de le porter en tête de mât et peut, au lieu des feux de couleur ci-dessus mentionnés, avoir sous la main, prêt à servir, un fanal muni d'une glace verte d'un côté et d'une glace rouge de l'autre côté, et l'employer comme il est dit plus haut.

Les bateaux-pilotes, lorsqu'ils ne sont pas à leur station occupés à un service de pilotage, doivent porter des feux semblables à ceux des autres navires de leur tonnage.

Feux des bateaux de pêche.

Art. 9 [1]. — Réservé.

1. *Dispositions provisoires.*

Une entente internationale n'ayant pu encore s'établir en vue de la réglementation définitive de l'éclairage des bateaux de pêche, les dispositions de l'article 10 du règlement du 1er septembre 1884, ci-dessous reproduites, resteront en vigueur jusqu'à nouvel avis, mais seulement en ce qui a trait aux bateaux de pêche.

Art. 10 du règlement du 1er septembre 1884. — Les embarcations non pontées et les bateaux de pêche de moins de 20 tonneaux (jauge nette) étant en marche, sans avoir leurs filets, chaluts, dragues ou lignes à l'eau, ne seront pas obligés de porter les feux de couleur de côté; mais, dans ce cas, chaque embarcation ou chaque bateau devra, en lieu et place, avoir prêt sous la main un fanal muni sur l'un des côtés d'un verre vert et sur l'autre d'un verre rouge; et s'il s'approche d'un navire ou s'il en voit s'approcher un, il devra montrer ce fanal assez à temps pour prévenir un abordage, et de manière que le feu vert ne soit pas vu sur le côté de bâbord, ni le feu rouge sur le côté de tribord.

(La partie suivante de cet article s'applique seulement aux bateaux et embarcations de pêche, au large de la côte d'Europe, dans le nord du cap Finistère.)

A. Tous les bateaux et toutes les embarcations de pêche de 20 tonneaux (jauge nette) et au-dessus, lorsqu'ils sont en marche et ne se trouvent pas dans l'un des cas où ils ont à montrer les feux désignés par les prescriptions suivantes de cet article, doivent porter et montrer les mêmes feux que les autres bâtiments en marche.

B. Tous les bateaux qui seront en pêche avec les filets flottants ou dérivants devront montrer deux feux blancs placés de manière qu'ils soient le plus visibles possible. Ces feux seront disposés de façon que leur écartement vertical soit de 1 m. 80 au moins et de 3 mètres au plus, et de manière aussi que leur écartement horizontal, mesuré dans le sens de la quille du navire, soit de 1 m. 50 au moins et 3 mètres au plus. Le feu inférieur devra être le plus sur l'avant et les deux feux devront être placés de telle sorte qu'ils puissent être aperçus de tous les points de l'horizon par nuit noire, avec atmosphère pure, à une distance de 3 milles au moins.

C. Un bateau pêchant à la ligne et ayant ses lignes dehors

Navire rattrapé par un autre.

ART. 10. — Un navire qui est rattrapé par un autre doit montrer à celui-ci, de la partie arrière du navire, un feu blanc ou un feu provisoire d'une nature quelconque (*flare-up*).

devra porter les mêmes feux qu'un bateau de pêche avec des filets flottants ou dérivants.

D. Si un bateau en pêche devient stationnaire par suite de l'engagement de l'appareil de pêche dans un rocher ou tout autre obstacle, il devra montrer le feu blanc et faire le signal de brume d'un bâtiment au mouillage.

E. Les bateaux de pêche et les embarcations non pontées peuvent, en toute circonstance, faire usage d'un feu intermittent (c'est-à-dire alternativement montré et caché), en plus des autres feux exigés par cet article. Tous les feux intermittents montrés par un bateau qui chalute, drague ou pêche avec un filet à drague quelconque devront être montrés de l'arrière du bateau.

Toutefois, si le bateau est tenu par l'arrière à son chalut, à sa drague ou à son filet à drague, le feu intermittent devra être montré de l'avant.

F. Chaque bateau de pêche ou embarcation non pontée étant à l'ancre entre le coucher et le lever du soleil devra montrer un feu blanc visible tout autour de l'horizon, à une distance d'un mille au moins.

G. Par temps de brume, un bateau en pêche avec des filets flottants ou dérivants et attaché à ses filets; un bateau chalutant, draguant ou pêchant avec des filets à drague quelconques, un bateau pêchant à la ligne et ayant ses lignes dehors, devra, à intervalles de deux minutes au plus, sonner alternativement du cornet de brume et de la cloche.

Éclairage des chalutiers.

En ce qui concerne les chalutiers, en attendant la réglementation définitive à intervenir, leur éclairage est réglé comme suit :

Les navires pêchant au chalut, c'est-à-dire avec un appareil draguant le fond de la mer, doivent :

1° Si ce sont des navires à vapeur, porter, dans la même position que le feu blanc mentionné à l'article 2, *a*, un fanal tricolore construit et fixé de manière à montrer à la fois une

Le feu blanc mentionné dans cet article peut être fixé et placé dans un fanal; mais, dans ce cas, le fanal doit être muni d'écrans et disposé de telle sorte qu'il projette une lumière non interrompue sur un arc d'horizon de 12 rumbs ou quarts du compas, soit 6 rumbs de chaque bord à partir de l'arrière; ce feu qui doit être visible d'au moins 1 mille est placé autant que possible à la même hauteur que les feux de côté.

Feux des bâtiments au mouillage.

ART. 11. — Un navire de moins de 45 m. 72 de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à l'avant, dans l'endroit où il peut être le plus apparent, mais à une hauteur n'excédant pas 6 m. 10 au-dessus du plat-bord, un feu blanc dans un fanal disposé de manière à projeter tout autour de l'horizon une lumière claire, uniforme et non interrompue à une distance d'au moins 1 mille.

Un navire de 45 m. 72 ou plus de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à la partie avant, à une hauteur au-dessus du plat-bord de 6 m. 10 au moins et de 12 m. 19 au plus, un feu semblable à celui qui a été mentionné dans le paragraphe précédent, et à l'arrière

lumière blanche depuis l'avant jusqu'à deux quarts de chaque bord, une lumière verte à tribord et une lumière rouge à bâbord, depuis deux quarts à partir de l'avant jusqu'à deux quarts sur l'arrière du travers de leur bord respectif, et porter en outre, à 1 m. 83 au moins et 3 m. 66 au plus au-dessous de ce feu tricolore, un feu blanc dans un fanal construit de façon à projeter une lumière claire, uniforme et sans interruption tout autour de l'horizon.

2° Si ce sont des navires à voiles, ils doivent porter un feu blanc dans un fanal construit et fixé de manière à projeter une lumière claire, uniforme et sans interruption, tout autour de l'horizon; ils pourront aussi, lorsqu'ils s'approcheront d'un autre bâtiment ou lorsqu'ils en verront un s'approcher, brûler une torche assez à temps pour prévenir une collision.

Tous les feux mentionnés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus doivent être visibles d'une distance d'au moins 2 milles.

ou près de l'arrière un second feu pareil, qui doit être à une hauteur telle qu'il ne se trouve pas à moins de 4 m. 57 plus bas que le feu de l'avant.

On prendra pour la longueur du navire celle qui est donnée par son certificat d'inscription ou d'immatriculation.

Tout navire échoué dans un chenal ou près d'un chenal doit porter le feu ou les feux mentionnés ci-dessus, ainsi que les deux feux rouges prescrits par l'article 4, *a*.

Feux provisoires et signaux pour rappeler l'attention.

ART. 12. — Tout navire peut, s'il le juge nécessaire pour appeler l'attention, montrer en plus des feux prescrits par les présentes règles un feu provisoire d'une nature quelconque (*flare-up*) ou faire usage de tout signal détonnant pouvant être pris pour un signal de détresse.

Feux de position ou de signaux.

ART. 13. — Les présentes règles ne doivent en rien gêner la mise à exécution des prescriptions spéciales édictées par un gouvernement quelconque, quant à un plus grand nombre de feux de position ou de signaux à mettre à bord des bâtiments de guerre au nombre de deux ou davantage, ainsi qu'à bord des bâtiments à voiles naviguant en convoi, non plus que l'emploi des signaux de reconnaissance adoptés par les armateurs avec l'autorisation de leurs gouvernements respectifs et dûment enregistrés et publiés.

Navire à vapeur faisant route à la voile seule.

ART. 14. — Tout navire à vapeur faisant route à la voile seulement, mais ayant sa cheminée dressée, doit porter de jour, à l'avant, à l'endroit où il sera le plus apparent, un ballon noir ou une marque noire de 61 centimètres de diamètre.

SIGNAUX PHONIQUES POUR LA BRUME, ETC.

Signaux phoniques de brume, de brouillard ou de neige.

ART. 15. — Tous les signaux prescrits par le présent article pour les navires faisant route devront être produits :

1° A bord des navires à vapeur, au moyen du sifflet ou de la sirène;

2° A bord des navires à voiles et des navires remorqués, au moyen du cornet de brume.

Les mots « son prolongé » employés dans cet article signifient un son de 4 à 6 secondes de durée.

Tout navire à vapeur doit être pourvu d'un sifflet ou d'une sirène d'une sonorité suffisante, actionné par la vapeur ou par tout autre moteur pouvant la remplacer et placé de telle sorte que le son ne puisse être arrêté par aucun obstacle; il doit aussi être pourvu d'un cornet de brume actionné mécaniquement ainsi que d'une cloche, l'un et l'autre suffisamment puissants.

(Dans tous les cas où les présentes règles prescrivent une cloche on peut se servir d'un tambour à bord des navires turcs, ou d'un gong, lorsque ces objets sont en usage à bord des petits navires de mer.)

Tout navire à voiles d'un tonnage brut de 20 tonneaux et au-dessus doit avoir un cornet de brume et une cloche semblables.

Par les temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige, ou pendant les forts grains de pluie, tant de jour que de nuit, les signaux décrits dans le présent article seront employés comme il suit :

a. Tout navire à vapeur ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles de deux minutes.

. Tout navire à vapeur en route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés, séparés par un intervalle d'une seconde environ.

c. Tout navire à voiles faisant route doit faire entendre à des intervalles n'excédant pas une minute, *un* son quand il est à tribord amures, *deux* sons consécutifs quand il est à bâbord amures, et *trois* sons consécutifs quand il a le vent de l'arrière du travers.

d. Tout navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement cinq secondes environ à des intervalles n'excédant pas une minute.

e. Tout navire qui remorque, tout navire employé à poser ou à lever un câble télégraphique, tout navire faisant route et ne pouvant se déranger de la route d'un navire qui s'approche, parce qu'il n'est pas maître de sa manœuvre ou qu'il ne peut manœuvrer comme l'exige ce règlement, devra, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes *a* et *c* du présent article, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, *trois* sons consécutifs, savoir : *un* son prolongé suivi de deux sons brefs. Un navire remorqué peut faire ce signal, mais il n'en fera pas d'autre.

Les navires à voiles et embarcations d'un tonnage brut de moins de 20 tonneaux ne sont pas astreints à faire les signaux mentionnés ci-dessus; mais, s'ils ne les font pas, ils doivent faire tout autre signal phonique d'une intensité suffisante à des intervalles ne dépassant pas une minute.

LA VITESSE DES NAVIRES DOIT ÊTRE MODÉRÉE PAR TEMPS DE BRUME, ETC.

Vitesse modérée en temps de brume, de brouillard, etc.

Art. 16. — Tout navire, par temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige, ou pendant les forts grains de pluie, doit aller à une vitesse modérée, en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes.

Tout navire à vapeur, en entendant, dans une direc-

tion qui lui paraît être sur l'avant de son travers, le signal de brume d'un navire dont la position est incertaine, doit, autant que les circonstances du cas le comportent, stopper sa machine et ensuite naviguer avec précaution, jusqu'à ce que le danger de collision soit passé.

RÈGLES DE BARRE ET DE ROUTE. — PRÉLIMINAIRES RISQUE DE COLLISION

Constatation du risque de collision.

Le risque de collision peut, quand les circonstances le permettent, être constaté par l'observation attentive du relèvement au compas d'un navire qui s'approche. Si ce relèvement ne change pas d'une façon appréciable, on doit en conclure que ce risque existe.

Entre deux navires à voiles.

ART. 17. — Lorsque deux navires à voiles s'approchent l'un de l'autre, de manière à faire craindre une collision, l'un d'eux doit s'écarter de la route comme il suit, savoir :

a. Tout navire courant largue doit s'écarter de la route d'un navire qui est au plus près;

b. Tout navire qui court au plus près bâbord amures doit s'écarter de la route d'un navire qui est au plus près tribord amures;

c. Lorsque deux navires courent largue avec le vent de bords opposés, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;

d. Lorsque deux navires courent largue avec le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;

e. Tout navire vent arrière doit s'écarter de la route d'un autre navire.

Entre deux navires à vapeur.

ART. 18. — Lorsque deux navires marchant à la vapeur font des routes directement opposées ou à peu près opposées, de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur tribord de manière à passer par bâbord l'un de l'autre.

Cet article ne s'applique qu'aux cas où les navires ont le cap l'un sur l'autre ou presque l'un sur l'autre, en suivant des directions opposées, de telle sorte que la collision soit à craindre; il ne s'applique pas à deux navires qui, s'ils continuent leurs routes respectives, se croiseront sûrement sans se toucher.

Les seuls cas que vise cet article sont ceux dans lesquels chacun des deux bâtiments a le cap sur l'autre, en d'autres termes, les cas dans lesquels, pendant le jour, chaque bâtiment voit les mâts de l'autre navire l'un par l'autre ou à très peu près l'un par l'autre et tout à fait ou à très peu près dans le prolongement de son cap; et pendant la nuit, le cas où chaque bâtiment est placé de manière à voir à la fois les deux feux de côté de l'autre.

Il ne s'applique pas au cas où, pendant le jour, un bâtiment en aperçoit un autre droit devant lui et coupant sa route, ni au cas où, pendant la nuit, chaque bâtiment présentant son feu rouge voit le feu de même couleur de l'autre, où chaque bâtiment présentant son feu vert voit le feu de même couleur de l'autre, ni au cas où un bâtiment aperçoit droit devant un feu rouge sans voir de feu vert, ou aperçoit droit devant lui un feu vert sans voir de feu rouge, enfin ni au cas où un bâtiment aperçoit à la fois un feu rouge et un feu vert dans toute autre direction que droit devant lui ou à peu près.

Entre deux navires à vapeur se croisant.

ART. 19. — Lorsque deux navires marchant à la vapeur font des routes qui se croisent de manière à faire une

collision, le bâtiment qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire.

Entre un navire à voile et un navire à vapeur.

ART. 20. — Lorsque deux navires, l'un à vapeur, l'autre à voiles, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire sous vapeur doit s'écarter de la route de celui qui est à voiles.

Interprétation.

ART. 21. — Quand, d'après les règles tracées ci-dessus, l'un des navires doit changer sa route, l'autre bâtiment doit conserver la sienne et maintenir sa vitesse.

Nota. — Il peut se faire, par suite de temps couvert ou par d'autres causes, que deux navires viennent à se trouver tellement rapprochés l'un de l'autre que la collision ne puisse être évitée par la manœuvre seule de celui qui doit laisser la route libre ; dans ce cas, l'autre navire doit faire, de son côté, telle manœuvre qu'il jugera la meilleure pour empêcher l'abordage. (Voir art. 27 et 29.)

Éviter de couper la route d'un bâtiment sur l'avant.

ART. 22. — Tout navire qui est tenu, d'après ces règles, de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, si les circonstances de la rencontre le permettent, éviter de couper la route de l'autre navire sur l'avant de celui-ci.

Diminuer de vitesse, stopper et même marcher en arrière.

ART. 23. — Tout navire à vapeur qui est tenu, d'après ces règles, de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, s'il s'approche de celui-ci, ralentir au besoin sa vitesse ou même stopper ou marcher en arrière, si les circonstances le rendent nécessaire.

Navire qui en rattrape un autre.

ART. 24. — Quelles que soient les prescriptions des articles qui précèdent, tout bâtiment qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

Tout navire qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 2 quarts sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire qui est rattrapé, qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des feux de côté de celui-ci, doit être considéré comme un navire qui en rattrape un autre ; et aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux bâtiments ne pourra faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens propre de ces règles, et ne pourra l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé et paré.

Pendant le jour, un bâtiment qui rattrape un autre bâtiment ne pouvant pas toujours reconnaître avec certitude s'il est sur l'avant ou sur l'arrière de cette direction par rapport à ce dernier, doit, s'il y a doute, se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et s'écarter de la route de celui-ci.

Navire à vapeur dans les passes.

ART. 25. — Dans les passes étroites, tout navire à vapeur doit, quand la prescription est d'une exécution possible et sans danger pour lui, prendre la droite du chenal ou du milieu du passage.

S'écarter de la route des bateaux de pêche.

ART. 26. — Tout navire à voiles faisant route doit s'écarter de la route des navires à voiles ou embarcations pêchant avec des filets, des lignes ou des chaluts. Cette prescription ne donne pas aux navires ou embarcations

qui sont occupés à une opération de pèche le droit d'obstruer un chenal fréquenté par des navires autres que des navires ou embarcations de pêche.

Circonstances particulières.

ART. 27. — En suivant et en interprétant les prescriptions qui précèdent, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et de collision, ainsi que des circonstances particulières qui peuvent forcer de s'écarter de ces règles pour éviter un danger immédiat.

SIGNAUX PHONIQUES POUR LES NAVIRES QUI S'APERÇOIVENT L'UN ET L'AUTRE

Signaux phoniques pour les navires en vue.

ART. 28. — Les mots « son bref », employés dans cet article, signifient un son d'environ une seconde de durée.

Lorsque des navires sont en vue l'un de l'autre, un navire à vapeur qui est en marche doit, en changeant sa route conformément à l'autorisation ou aux prescriptions de ce règlement, indiquer ce changement par les signaux suivants, faits au moyen de son sifflet ou de sa sirène, savoir :

Un son bref pour dire : « Je viens sur tribord »; deux sons brefs pour dire : « Je viens sur bâbord »; trois sons brefs pour dire : « Je marche en arrière à toute vitesse ».

OBSERVATION ABSOLUE EN TOUTES CIRCONSTANCES DES PRÉCAUTIONS ÉLÉMENTAIRES

Observation des précautions élémentaires.

ART. 29. — Rien de ce qui est prescrit dans ces règles ne doit exonérer un navire ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque soit au sujet des feux ou des signaux,

soit de la part des hommes de veille, soit enfin au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment.

RÉSERVE RELATIVE AUX RÈGLES DE NAVIGATION DANS LES PORTS ET A L'INTÉRIEUR DES TERRES

Réserve des règlements des ports.

ART. 30. — Rien de ces règles ne doit entraver l'application des règles spéciales, dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade, dans une rivière ou dans une étendue d'eau intérieure quelconque.

SIGNAUX DE DÉTRESSE

Signaux de détresse.

ART. 31. — Lorsqu'un bâtiment est en détresse et demande des secours à d'autres navires ou à la terre, il doit faire usage des signaux suivants, ensemble ou séparément, savoir :

Pendant le jour.

1° Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à intervalles d'une minute environ.

2° Le signal de détresse du code international indiqué par les signes N C.

3° Le signal de grande distance consistant en un pavillon carré, ayant au-dessus ou au-dessous un ballon ou quelque chose ressemblant à un ballon.

4° Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.

Pendant la nuit.

1° Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à intervalles d'une minute environ.

2° Flammes sur le navire, telles qu'on peut en produire en brûlant un baril à goudron, à huile, etc.

3° Fusées ou bombes projetant des étoiles de toutes couleurs et de tous genres, ces fusées ou bombes lancées une à une à de courts intervalles.

4° Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.

Fait à Paris, le 21 février 1897.

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE I

Importance du rôle joué autrefois par le commerce et l'armement français.

CHAPITRE II

Le commerce et l'industrie maritimes aujourd'hui et autrefois.

CHAPITRE III

État actuel de notre commerce maritime.

CHAPITRE V

Navigation postale.

CHAPITRE VI

Lignes postales françaises subventionnées.

CHAPITRE VIII

Questions maritimes internationales.

CHAPITRE IX

Conclusions.

ANNEXE I

Charges imposées aux armements par les lois et règlements de la marine.

ANNEXE II

Loi sur la marine marchande.

ANNEXE III

Loi sur l'inscription maritime.

ANNEXE IV

Décret concernant le règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer.

Coulommiers. — Imp. Paul BRODARD. — 762-98.